National Transportation Agency of Canada
Office national des transports du Canada

Accessing Continental Rail Networks

A Staff Report to the National Transportation Act Review Commission

May 1992

Canada

© Minister of Supply and Services Canada 1992
Catalogue No. TW4-1/4-1992E
ISBN 0-662-19525-6

Ce rapport est aussi disponible en français
This report is printed on recycle paper

ACCESSING CONTINENTAL RAIL NETWORKS

EXECUTIVE SUMMARY

This analysis by staff of the National Transportation Agency highlights the necessity for selected Canadian industries to access continental rail networks for the movement of their goods to U.S. and offshore world markets. The report outlines some of the reasons such access is desired by Canadian shippers, as well as how and where continental rail systems are primarily used. The report also outlines some of the initiatives Canadian railways have instituted to meet the needs of shippers to access continental rail networks.

An earlier Agency staff report looked at the needs of Canadian shippers and travellers to access continental transportation systems in all modes. That report, entitled "An Integrated and Competitive Transportation System: Meeting Shipper and Traveller Needs", discussed some of the continental rail needs of shippers. This analysis examines in greater detail the needs of Canadian shippers to access continental rail systems.

The increasing use of continental rail networks by Canadian shippers is a reflection of their need to use the most effective rail route for their traffic irrespective of national borders, ports or carriers which have traditionally played a major role in their transportation decisions.

Commodities exported from Canada are, to a large degree, resource products and must travel long distances from the inland location of Canadian mines, plants and mills to the U.S. and export positions at coastal ports. Inland rail rates and services provided by railways can directly affect the ability of shippers to compete in world markets.

Shippers are seeking access to new competitive services in a variety of forms: the use of a different mode of transport, the use of a new intermodal routing, and new routings within a mode, often with a different carrier. Some shippers have considered using routings that access U.S. ports that offer competitive options for exporting their products. U.S. railroads such as Burlington Northern provide western Canada shippers with competitive options on the movement of products to the important U.S. market. Reload centres developed for the forest industry and inland ports such as one recently developed at Shelby, Montana, also provide Canadian shippers with increased access to continental transportation networks.

Canadian producers and consumers who ship and receive their traffic in containers appear to place particular importance on access to continental rail networks. A significant portion of the containerized cargo originating in destined to Canada is routed over the lines of U.S. railroads and through U.S. ports. Similarly, Canadian ports receive substantial U.S. container traffic.

National Transportation Agency of Canada
Staff Report to the
National Transportation Act Review Commission

92-05593/

ACCESSING CONTINENTAL RAIL NETWORKS

CN and CP Rail are striving to meet the needs of shippers through the development of new and innovative rail systems. These railways have recently restructured their North American rail operations. In addition, fast intermodal trains, new intermodal terminals and double-stack services have been developed and instituted.

INTRODUCTION

Paragraph 266(3)(a) of the *National Transportation Act, 1987* (*NTA, 1987*) states that the review is specifically to consider the Act's effect on achieving a transportation network "responsive to the needs of shippers ...". This analysis by staff of the National Transportation Agency identifies changing rail shipper needs in Canada. It outlines the extent to which shippers, in certain industries, are seeking out the most efficient rail routes and services to move their products to U.S. and offshore markets and the use by shippers of what are herein termed "continental rail networks" to access those markets. The analysis also looks at how Canadian railways have responded to the changing needs of shippers.

An earlier Agency staff report looked at the needs of Canadian shippers and travellers to access continental transportation systems in all modes. That report, entitled "An Integrated and Competitive Transportation System: Meeting Shipper and Traveller Needs", discussed some of the continental rail needs of shippers. This analysis examines in greater detail the needs of Canadian shippers to access continental rail systems.

CONTINENTAL RAIL NETWORKS

Transportation networks provide for shippers' access to markets. "Continental rail networks", for the purpose of this analysis, are networks which have rail links in Canada and the U.S.

The increasing use of continental rail networks by Canadian shippers is a reflection of their need to use the most effective rail route for their traffic irrespective of national borders, ports or carriers that have traditionally played a major role in their transportation decisions.

The Need For Cost Effective Transportation Networks

Canadian shippers are currently facing strong competition from U.S. and offshore producers in the sale of their products in world markets. Commodities exported from Canada are, to a large degree, resource products and must generally travel longer distances from the

inland location of Canadian mines, plants and mills to the U.S. and export positions at coastal ports.

Much of our export traffic is also low in unit value and high in unit weight, a combination which makes transportation of critical importance in the penetration of markets. A 1991 Transport Canada study estimates that in 1986, total direct and indirect transportation costs accounted for 39 percent of the delivery price of coal, 17 percent for lumber and timber, and 18 percent for industrial chemicals. These percentages all rose when only export sales were examined.

Inland rail costs often account for the largest component of the total transportation cost. The rates and services provided by railways can therefore affect the ability of the shipper to compete in world markets.

For many shippers located in western Canada, northern regions and in the Atlantic Provinces, competitive modal options do not always exist because they are located on the line of a single railway and at a considerable distance from a connection with a second competitive carrier. For these shippers, the combination of terrain, distance, commodity and modal captivity can also affect their ability to compete.

ACCESS: THE NEW COMPETITIVE REALITY

In response to the competitive pressures placed upon them, Canadian shippers are opting for the most cost-effective routing for their products. Shippers are seeking access to new competitive services in a variety of forms: the use of a different mode of transport, the use of a new intermodal routing, and new routings within a mode, often with a different carrier.

A stated goal of the *NTA, 1987* is to encourage competition. Competitive access provisions, including confidential contracting, were introduced to enhance competition in rail markets.

Since 1988, the rail competitive access provisions have let shippers get "competitive service" even if they can only use one railway. This has been especially important to resource-based shippers with export markets who have used access to U.S. railroad rates and services as negotiating tools to bargain for better deals.

These deals with U.S. and Canadian railways have been used to reach U.S. inland markets and sometimes even off-shore markets through U.S. ports, continuing a trend that preceded the reforms set out in the *NTA, 1987*. A previous Agency staff paper on Rail Competitive Access examined this issue in greater detail.

CONTINENTAL RAIL NETWORKS: EMERGING TRENDS

For some Canadian shippers, securing access to continental transportation networks has been necessitated by events linked to transportation issues. For others, such access provides competitive options to traditional Canadian rail routings.

The Canadian port and terminal system has, on occasion, been seen by some shippers as insufficiently responsive to their needs. Consequently, some shippers have reported that, in order to obtain the service, quality and efficiency needed to sell in their markets, they have considered using routings to U.S. ports because they offer more flexible labour practices, better infrastructure and faster shipping times.

Following are some examples of Canadian industries that have recently used or are considering using continental rail networks to better meet their shipping needs:

The Potash Industry

Several years ago, the need for additional potash storage and handling facilities at Vancouver was identified by Canadian potash producers. The forecast growth in sales and terminal congestion were the driving forces behind the expansion. A rather lengthy progression was begun through the various regulatory approval processes in Vancouver.

According to industry sources, the expansion project was approved after two years of delay. That delay resulted in over $3.5 million in escalated capital costs - costs that will ultimately be passed on to customers. Since the expansion was envisaged, further pressures arose that led to trial shipments via CP Rail to Vancouver and Burlington Northern Railroad (BN) to Longview, Washington. The Longview terminal is an all-weather facility that can load potash in the rain at a low cost in a completely enclosed system that emits no dust. Industry officials state that there are no labour jurisdictional problems at Longview regarding who removes and installs hatch covers. Some would also argue that labour relations in general are less confrontational

in contrast with the perceived labour relations at Vancouver. Rain delays and lost efficiency at Vancouver result in increased costs that are passed on to customers. This can result in lost sales and fewer tonnes handled through Vancouver.

Canadian potash producers believe that the U.S. option is an attractive one. In fact, due to the delay in proceeding with the Vancouver expansion, negotiations with the Longview terminal resulted in about 100,000 tonnes moving through Longview in 1991.

With regard to the U.S. market, plans were also announced in August, 1991 for a $3-million program that would enable CP Rail to move potash from Saskatchewan over a more direct rail route to markets in the United States through CP's North Portal, Saskatchewan gateway.

"This will help CP Rail and its customers to get their products to U.S. Midwest markets more efficiently", according to the CP Rail announcement. The greater efficiency of a more direct routing for the U.S.- bound potash became feasible when CP Rail acquired full ownership of the Soo Line Railroad, with connections at both North Portal and Emerson, Manitoba, in 1990.

The Sulphur Industry

Canadian sulphur producers believe that they face a competitive disadvantage relative to both U.S. and offshore producers. Inland rail and port terminal costs are, according to industry sources, higher in Canada.

According to industry sources, labour practices at Canada's west coast port terminals have, on occasion, also limited the offshore export of sulphur. Recently, ships at Vancouver were delayed for the loading of sulphur and charges in excess of $500,000 were incurred. Additional rail charges were also incurred because loaded trains of sulphur had to sit idle at the terminal awaiting a return to work by the long-shoremen. An additional 8 to 9 trainloads of sulphur were not shipped from Alberta because the initial loaded trains were not able to be unloaded at the port terminal. As a result of continued difficulties, sulphur producers are seriously considering using U.S. west coast ports to meet future needs.

The Methanol Industry

Canadian methanol producers have also stated that they face a competitive disadvantage in the movement of their traffic to both U.S. and offshore markets. Both inland rail and port terminal costs are, according to industry sources, higher in Canada.

Port terminal charges can add up to a significant portion of the landed transportation cost for movements to offshore markets. High terminal charges (estimated by industry officials at 6 cents a U.S. gallon at Vancouver compared to 2 cents at Portland, Oregon), contributed to the decision of an individual producer in 1988 to move methanol over an all-rail route from Alberta to the southern U.S. market. Prior to 1988, the traffic in question was moved to Vancouver by rail where it was subsequently loaded onto ships for movement to the U.S.

Ports in the state of Washington are increasingly attracting the attention of Canadian methanol producers. The U.S. ports are served directly by the Burlington Northern Railroad which can route traffic either from Vancouver or at inland border gateways with Canadian railways.

Forest Products

For many producers of Canadian forest products, markets are distant and transportation plays a vital role in determining the competitiveness of the industry in the marketplace. British Columbia producers reflect this importance. Approximately half of total B.C. lumber production is sold in the U.S. Northeast and South Atlantic market. Because of the long distance involved, rail remains the dominant mode of transportation and transportation costs are a critical consideration in penetrating these markets.

While the majority of mills in B.C. are located on the line of a single railway, the coastal mills have access to ocean vessels and barges, in addition to rail, for shipment to distant markets. Similarly, many interior mills have competitive options due to the availability of trucks and the proximity of competing transcontinental railroads.

B.C. forest producers can move product by truck from mill site to reload centres located on BN, Union Pacific (UP) and CP Rail. One of the most important advantages of having these options is that it enables B.C. producers to access more U.S. markets. In addition, it permits producers to take advantage of lower rates and/or better service offered by competing railroads. It should be noted, however, that this competitive option is limited by the availability of trucks in northern regions and the cost of hauling forest products long distances to reloads. Consequently the competitive access provisions of the *NTA, 1987* continue to play an important role for remote northern shippers in negotiations with rail carriers.

Coal

Three coal terminals, Westshore Terminals Ltd. (located at Roberts Bank 32 kilometres south of Vancouver), Neptune Terminals (located in North Vancouver), and Ridley Terminals Inc. (located in Prince Rupert), service the coal mines operating in British Columbia and Alberta.

All coal mines operating in B.C. and Alberta are captive to a single railway and are totally dependent on that railway for both rates and service. Trucking coal is not an option, given the volumes and distances involved in its movement to tidewater.

Some coal industry officials believe that neither CN nor CP Rail wish to compete with each other for access to mines by using the other carrier's lines. Nevertheless, although such competitive access could be attained through the activation of the competitive access provisions of the *NTA, 1987*, no applications for such access have been filed by coal shippers since the passage of the Act in 1988. Representatives of coal export terminals in the Vancouver area are currently investigating the feasibility of constructing expanded port facilities on the northwest U.S. coast.

RESPONSE OF U.S. RAILROADS TO NEEDS OF CANADIAN SHIPPERS

For many western Canada rail shippers, BN is the only major U.S. railroad that can offer competitive rates, routes and services for their traffic. BN competes with both CN and CP Rail as well as BC Rail particularly for movements of forest products into the important U.S. market.

BN operates directly into both Vancouver and Winnipeg. It can also interchange traffic with CP Rail at the Coutts/Sweetgrass interchange on the Alberta/Montana border and with CN at Northgate, Saskatchewan.

Traffic interchanged between CN/CP Rail and BN has increased from just over 3 million tons in 1985 to almost four and a half million tons in 1991 (See Appendix 2 for details).

Traffic moved southbound from CN and CP Rail lines to BN has historically accounted for the majority of this traffic, increasing from 2.3 million tons in 1985 to 3.3 million tons in 1991. Although there was an overall increase in southbound flows to BN over the period 1985-91,

southbound traffic interchanged with BN actually declined in the period 1988-1990, immediately following the passage of the *NTA, 1987.*

Traffic moved northbound into Canada from BN has remained relatively stable over the 1985-1991 period. Northbound tonnages in the one million range have, however, increased marginally since the passage of the *NTA, 1987.*

Despite the increased total traffic flows between BN and CN and CP Rail, there has been only limited use of the competitive access provisions of the *NTA, 1987* to gain access to BN.

THE IMPORTANCE OF INLAND PORTS IN ACCESSING CONTINENTAL RAIL NETWORKS

For many western Canadian shippers, accessing continental rail networks is being made easier by the establishment of reload centres, as noted in the discussion of B.C. forest products, as well as inland ports located at or near Canada/U.S. rail gateways.

Inland Ports

Shelby, Montana, just south of the Alberta/Montana border, recently completed the construction of inland port facilities to allow the loading of Alberta sulphur, cement, fertilizer and other commodities onto BN rail line which directly connects to ports on the U.S. northwest coast.

Under the terms of a trucking agreement signed in July, 1991 between the State of Montana and the Province of Alberta, Canadian trucks operating over the 37 miles of highway between the border and Shelby are exempted from the lower load weight restrictions normally imposed on truckers in the State. In return for the exemption, Alberta ended its threat to ban certain configurations of U.S. trucks on its highways.

The Shelby facility has received financing from the Port of Tacoma. Container volumes handled at Tacoma have grown dramatically from about 150,000 TEU's (twenty-foot equivalent length) in 1984 to over one million TEU's in 1991. The Port also owns and operates two large intermodal yards where containers can be transferred from ship to truck to rail. BN and UP provide direct rail service to the terminals.

Tacoma, however, shares a competitive disadvantage similar to other west coast North American ports. Many of the inbound loaded containers received at the Port return empty once delivered to U.S. midwest consumers.

One aim of the Shelby facility to create a ready supply of empty containers to shippers in the Prairie provinces, where containers are in short supply, and to attract loaded container backhaul traffic to Tacoma.

Should Shelby succeed, Canadian shippers in the Prairie provinces may have a steady supply of empty containers to load, and ship westbound. The empty containers can be trucked from Shelby to where they can be loaded on the Prairies, then trucked back to Shelby and carried by BN to U.S. northwest ports for export.

THE USE OF CONTINENTAL RAIL NETWORKS IN THE CONTAINER TRADE

Access to continental rail networks is especially important for Canadian producers and consumers who ship or receive their traffic in containers.

In an era of globalization of markets, Canada and the U.S. are essentially considered as a single market as far as container traffic is concerned. Over the past decade, containers moving through Canadian ports have almost doubled from 800,000 TEU's in 1981 to about 1.5 million TEU's in 1991. However, this represents less than 10 percent of the total North American container trade.

Canadian and American cargo has been routed through the other country's ports since the early years of containerization. U.S. container traffic imported and exported through Canadian ports is in the order of 250,000 to 300,000 TEU's annually.

A significant portion of the containerized cargo which is originated or destined in Canada is routed to and from Canada over the lines of U.S. railroads through U.S. ports. The importance of U.S. ports and railroads in the container sector can be attributed to a combination of factors including global shipping line schedules, port location, port economies of scale and availability of inland double-stack rail services.

For Canadian ports and railways, the transborder movement of containerized cargo and the resulting competition with U.S. ports for this business constitutes a challenge. Canadian ports and railways want to secure a larger share of the North American container trade. Canadian ports are striving to develop new systems which will reroute containers currently moving through American ports to Canadian ports. Canadian railways are developing more efficient inland transportation systems in their efforts to secure a larger share of this important business and to better serve Canadian and U.S. markets. Joint efforts such as these confirm that the needs of shippers for access to continental transportation networks are not limited to competition between either railways or ports but rather are geared to total "integrated" transportation systems.

The challenges faced by Canada's ports and railways differ on the east and west coasts.

Canada's East Coast Ports

Halifax

Among Canada's major ports, the Port of Halifax has experienced the most rapid growth in its container traffic up to 1990. Halifax benefits from its strategic location 31 kilometres off the Great Circle shipping route linking Europe and the North American east coast.

Halifax is often double called, as the first port-of-call westbound and the last port-of-call eastbound. Container traffic at the Port reached almost 450,000 TEU's in 1990 then declined to 357,000 TEUs in 1991 largely attributable to the rationalization of services by shipping lines calling at the Port. About 80 percent of this traffic was originated or destined to Ontario and Quebec. About 7 percent moved to and from the U.S. CN, which is the only railway providing service to the Port, provides direct service to these markets.

Halifax is faced with an increasing level of competition from east coast U.S. ports, most notably New York. Both the Port of New York and Conrail offer rate incentives directly targeted at containers currently moving into Canada. The Delaware and Hudson Railroad, recently purchased by CP Rail, is also offering similar incentives.

Montreal

Montreal, Canada's largest container port, is on the shortest, most direct shipping route between Europe and the industrial heartland of Canada and the U.S. It is Canada's largest container port. It has an estimated market share of 22 percent of the containerized cargo handled on the east coast of North America.

Container flows through the Port of Montreal are a good example of the use of continental transportation networks working to the advantage of Canadian ports and Canadian railways. Almost half of the 600,000 TEU's handled at the Port in 1991 originated or terminated in the U.S.

Aside from its inland advantage, the Port is also served by CN and CP Rail, which are able to directly serve major markets extending to Toronto, Detroit and Chicago in a straight line, in marked contrast to the meandering U.S. rail routes.

Vancouver

Vancouver has experienced strong growth since the mid 1980's. In 1990, the Port of Vancouver handled 323,000 TEU's. In 1991, handlings increased to 384,000. Container volumes handled at the Port have continued to increase in 1992. Volumes are up a further 32.5 percent for the first quarter of 1992. These increases are largely the result of new and effective marketing and pricing programs which have recently been developed by the Vancouver Port Corporation. The Port has developed a new incentive pricing tariff for containers and has recently succeeded in attracting new shipping lines that are making Vancouver the first port of call on their transpacific routes to the west coast of North America.

In addition, double-stack container services offered by CN to eastern Canada have also contributed to the increased container handlings from the Port.

Much of the container traffic which could be routed through Vancouver is, however, still routed through the U.S. ports of Seattle and Tacoma. According to the 1991 Canada Ports Corporation study entitled "Towards A Canadian Intermodal System":

"An increasing amount of central Canadian containerized cargo is being diverted through U.S. west coast ports as a result of the cost and time savings achievable for these routes. The U.S. routing can be more competitive due to frequent, double-stack rail connections, made possible by higher traffic volumes and because a U.S. port is almost invariably the first stop inbound for container ships, thus reducing the transit time to the shipper on high-valued imports. It has been estimated that 70 percent of the potential central Canadian inbound container traffic from Asia which could go through the Port of Vancouver is currently routed via U.S. west coast ports"

RESPONSE OF CANADIAN RAILWAYS TO TRANSHIPMENT OF CONTAINERIZED CARGO TO U.S. PORTS

CN and CP Rail are working to develop continental rail networks which better serve the needs of Canadian and U.S. shippers and to capture a larger segment of the North American container trade. The railways have recently restructured their rail operations to better meet those needs.

Restructuring of CP Rail Operations

Shifts in global trading patterns are putting pressure on the Canadian transportation industry to improve its performance. Closer to home there is also the Canada-U.S. Free Trade Agreement. In a speech to the Intermodal Marketing Association & Intermodal Transport Association Conference in Vancouver on October 24, 1990, R.J. Ritchie, President, CP Rail stated:

"If it (Free Trade Agreement) lives up to our expectations, it will increase traffic flow between our two countries, creating a special need for more efficient transportation facilities. If you include the potential that a U.S.-Mexico-Canada trade pact entails, the challenges to intermodalism become evident."

Early in 1990, CP Ltd. acquired full majority ownership in the Soo Line Corp., a railway which connects the U.S. midwest with the Canadian Prairies. In 1991, CP Rail purchased the Delaware and Hudson Railway Co. linking Buffalo and Montreal with major east coast U.S. cities and ports. The three railways, CP Rail, Soo Line and the D&H have been integrated into a new transcontinental railway known as "CP Rail System".

The acquisition of the D&H and Soo Line gives CP Rail ownership or running rights on more than 11,000 kilometres of track in the midwest and northeastern U.S., the industrial and consuming heartland of the U.S. The D&H purchase also provides CP Rail with direct access to the major northeastern U.S. ports of New York and Philadelphia which are in competition with the ports of Montreal and Halifax.

Transportation industry analysts agree that the major implication of the purchase is that it transforms these U.S. ports into stronger competitors for Canadian domestic traffic usually routed through Halifax. Any traffic which CP Rail can attract to the U.S. ports served by the D&H and its connections will constitute new traffic and revenue for CP Rail gained from competing Canadian and U.S. railways.

Restructuring Of CN Rail Operations

CN has also restructured its rail operations in its efforts to develop continental systems which more effectively meet the needs of North American shippers.

In December, 1991, CN integrated the marketing and operational functions of CN and its three U.S. railroads - Grand Trunk Western, Duluth, Winnipeg and Pacific and Central Vermont - into a new company called "CN North America". Coupled with recent marketing alliances with three major U.S. railroads, the restructuring is designed to help CN expand its transborder freight business.

CN already handles about 400,000 carloads of transborder freight a year. The railway expects annual growth of 6.4 per cent for the next five years in its crossborder revenue.

CP Rail Intermodal Initiatives

According to CP Rail, "The major cause for our losses in intermodal freight was that the railway service just wasn't there. We didn't have a package to offer that was as flexible as truck or as good as truck."

CP Rail now runs fast intermodal trains between Montreal, Detroit, Chicago, Philadelphia, Toronto and Vancouver, connecting with a total of 30 intermodal terminals in Canada and the U.S. Many of these trains are made up of "spine cars" designed specifically to carry container merchandise in a manner which provides operational and economic benefits to shippers and at prices which are competitive with trucks.

CP Rail recently opened a new $30 million terminal at Vaughan, near Toronto, as well as a new terminal in Detroit. CP Rail is also enlarging its tunnels in western Canada to enable it to handle double-stack container trains for imported goods moving from the west coast to central Canada markets.

The tunnel program, in conjunction with other marketing initiatives designed by the railway and the Port of Vancouver, will enable CP Rail to compete more effectively with U.S. railroads which are presently handling the bulk of this traffic from U.S. west coast ports.

CP Rail RoadRailer Service

By combining the fuel efficiency of rail with the flexibility of trucks, CP Rail is hoping that its new RoadRailer service will prove to be a weapon in its effort to recapture traffic lost to trucks. RoadRailers are hybrid trailers that have both rubber tires and retractable or removable railway undercarriages and can operate on a highway or on railway trackage. CP Rail initiated the RoadRailer operation in mid-91 for the movement of automobile parts between Detroit and Toronto as an extension of the same service operated by the Norfolk Southern Railroad in the U.S. RoadRailer technology allows traffic to be moved at a lower cost to the shipper thereby enabling the railway to be highly competitive with trucks on shorthaul markets.

CN Intermodal Activities

In June of 1991, CN launched a double-stack container service from Moncton to Montreal and Toronto. According to CN, double-stack container trains are three-and-a-half times as fuel-efficient as trucks. CN has spent about $45 million on new equipment for the service linking central Canada with the Atlantic region. According to Ron Lawless, President and CEO, CN intends to "aggressively market the double-stack service and recapture some of the traffic lost to the long-haul trucking industry in recent years".

CN is also expanding its tunnels to accommodate the movement of double-stack container trains from Vancouver to eastern Canada and the United states. In addition, CN is building a $155 million double-stack tunnel between Port Huron, Mich. and Sarnia that will give it a better strategic link to Chicago. The tunnel is to be opened by 1994. CN is spending an additional $425 million to expand yards and purchase related intermodal equipment. John Sturgess, Chief Operating Officer for CN stated that "CN recognizes that if we want to compete effectively on transborder shipments, it's essential that we go double-stack."

CN Sprint and Laser Trains

In an effort to capture a larger share of the trailer business hauled by truckers, CN recently introduced short, fast, intermodal "Sprint" trains between Montreal and Toronto. "Sprint" trains were made possible by an agreement between CN and the United Transportation Union, reached in mid-1991, to operate two-person train crews on this key Canadian route. The expected cost savings resulting from the smaller crews will, according to CN, enable CN to better compete for some 300,000 trailers per year that now move by highway in Ontario and Quebec. CN estimates that 33 percent of the traffic on "Sprint" trains has shifted from truck.

CN "Laser" trains are also providing truck-competitive service between Detroit, CN's major gateway connection to the U.S. market, and eastern Canada.

RAILWAY-SHIPPER PARTNERSHIPS

Partnerships, which work to the mutual advantage of both shippers and railways, are imperative to the timely and effective movement of goods from producer to consumer. Canadian railways are working hard to deliver both quality and service to satisfy the needs of Canadian shippers in the 1990's. Quality, especially, is increasingly playing a role.

Canadian railways play an important role in the total quality package for many industries. CN and CP Rail are placing increased emphasis on the quality of their rail service and have instituted quality programs so that they might better serve their customers. BC Rail, a provincially regulated railway, is also according considerable attention to the quality service needs of shippers, particularly in the important B.C. forest sector.

Appendix 7.1

Transportation Costs as a Proportion of Delivery Price, 1986

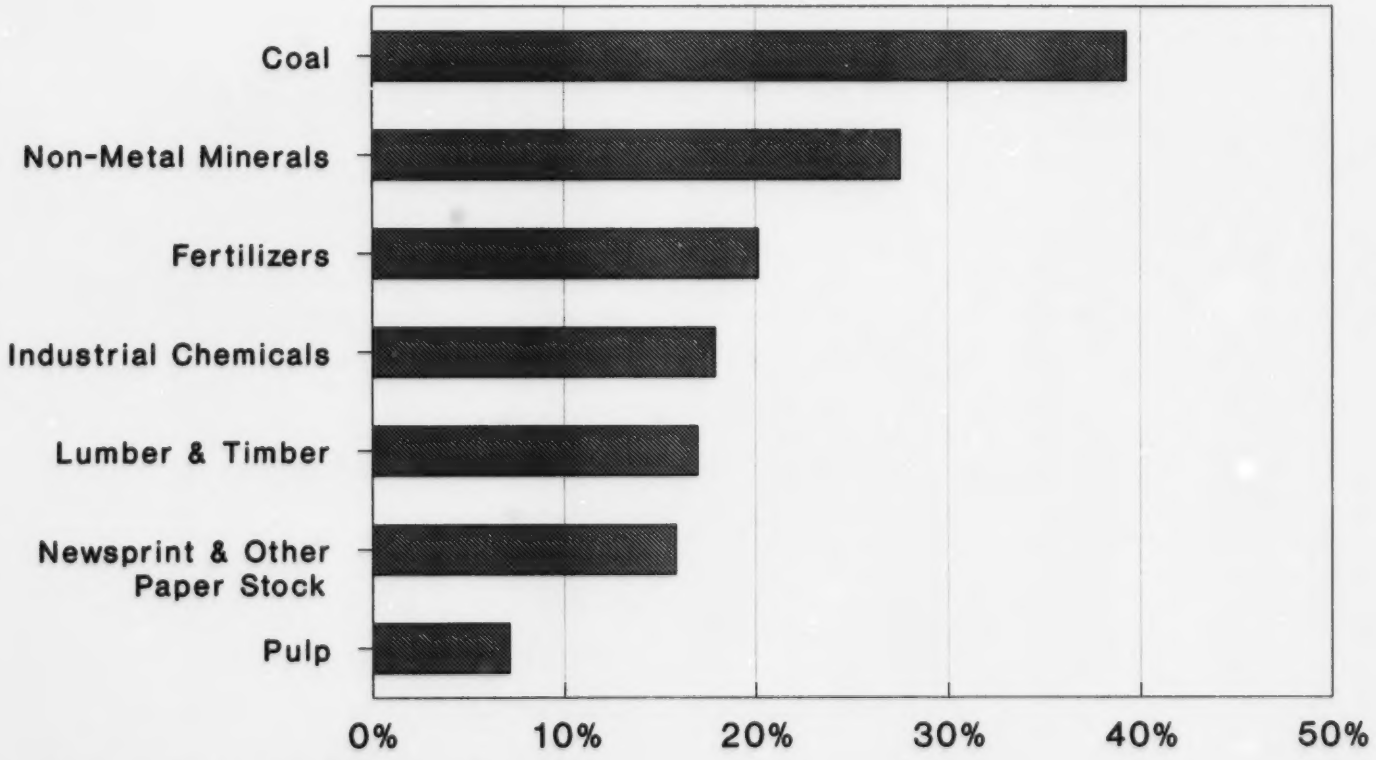
Top 15 out of 69* groups	Export Sales	Domestic Sales	Total Output
	%	%	%
Coal	44.82	11.83	39.25
Fertilizers	40.59	8.01	20.14
Forestry Products	29.62	11.58	12.18
Non-Metallic Minerals	29.39	25.60	27.52
Grains	27.82	12.24	18.89
Other Agricultural Products	21.08	12.40	13.26
Iron Ores & Concentrates	20.55	19.55	20.28
Industrial Chemicals	20.52	16.67	17.89
Lumber & Timber	17.56	15.45	16.97
Newsprint & Other Paper Stock	17.52	13.13	15.81
Feeds	16.45	7.54	8.26
Paper Products	14.00	8.04	8.58
Cement & Concrete Products	13.85	7.37	7.93
Other Petroleum & Coal Products	13.59	8.19	9.40
Sugar	10.26	3.69	5.40
Selected Others			
Iron & Steel Products	8.30	7.89	7.97
Pulp	7.47	5.35	7.13
Plastic Fabricated Products	6.05	3.23	3.71
Meat Products	4.92	3.79	3.92
Furniture & Fixtures	2.89	2.09	2.24
Motor Vehicles	2.04	1.05	1.93

* – Items selected from 69 commodity groupings in Statistics Canada Input/Output tables. The top 15 were chosen based on the proportion of transportation expense in export delivery prices. Others were selected for comparative illustration.

Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Transport Canada, based on Statistics Canada I/O models

Appendix 7.1A

Transportation Costs for 7 Major Commodities as a Proportion of Price, 1986



Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Transport Canada, based on Statistics Canada I/O models

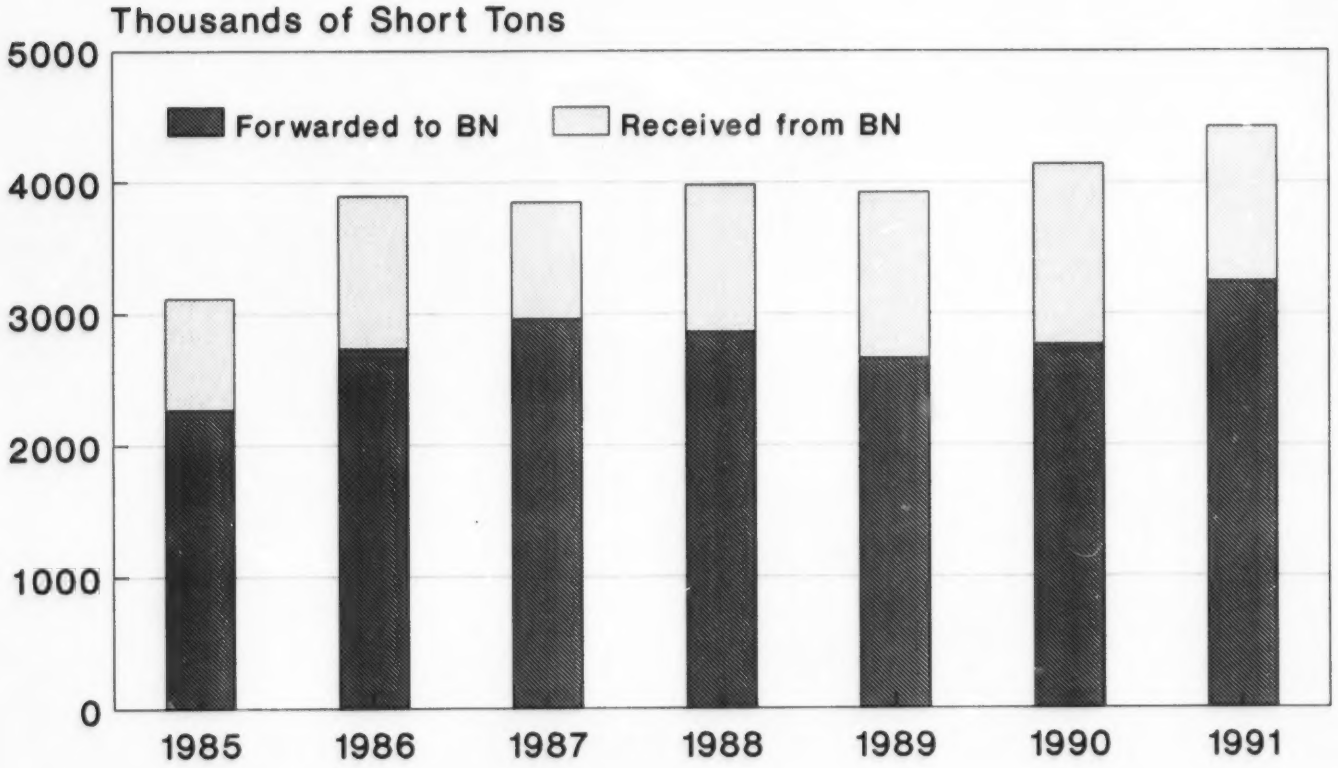
CN/CP Traffic Interlined with Burlington Northern

	(000 Short Tons)		
Year	Forwarded to BN	Received from BN	Total
1985	2,273	843	3,116
1986	2,736	1,160	3,896
1987	2,961	887	3,848
1988	2,861	1,120	3,981
1989	2,660	1,264	3,924
1990	2,766	1,373	4,139
1991	3,247	1,173	4,420

Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Appendix 7.2A

CN/CP Traffic Interlined with Burlington Northern



Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Appendix 7.3

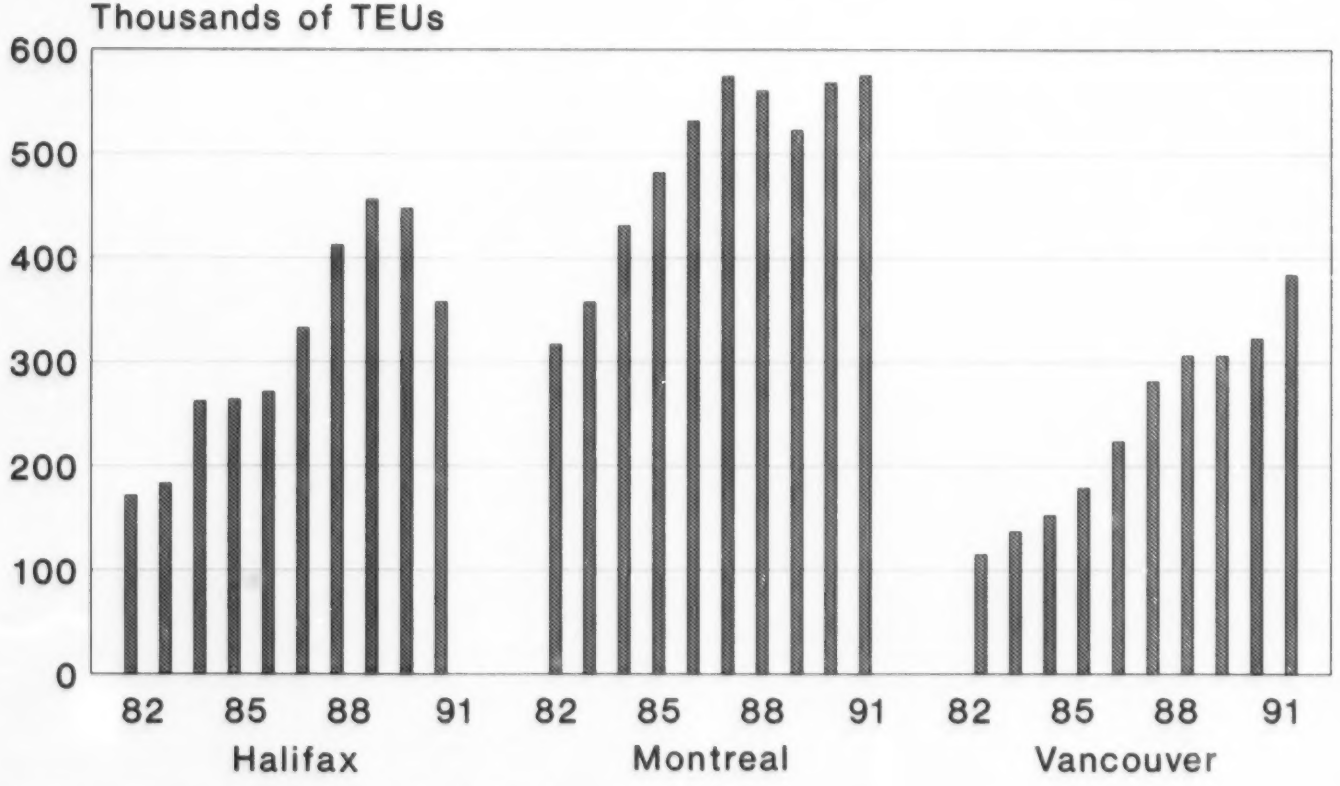
Containers Handled by 3 Major Canadian Terminals

	Twenty-foot Equivalent Units (TEU's)		
Year	Halifax	Montreal	Vancouver
1982	171,157	316,317	114,010
1983	182,620	357,503	136,178
1984	261,448	430,567	151,551
1985	263,059	481,525	178,175
1986	270,762	531,525	222,781
1987	331,766	574,522	280,777
1988	412,166	560,441	305,738
1989	456,331	522,451	305,688
1990	447,250	568,103	322,569
1991	357,276	575,554	383,563

Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Canada Ports Corporation, Corporate Services

Appendix 7.3A

Containers Handled by 3 Major Canadian Terminals



Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Canada Ports Corporation, Corporate Services

Appendix 7.4

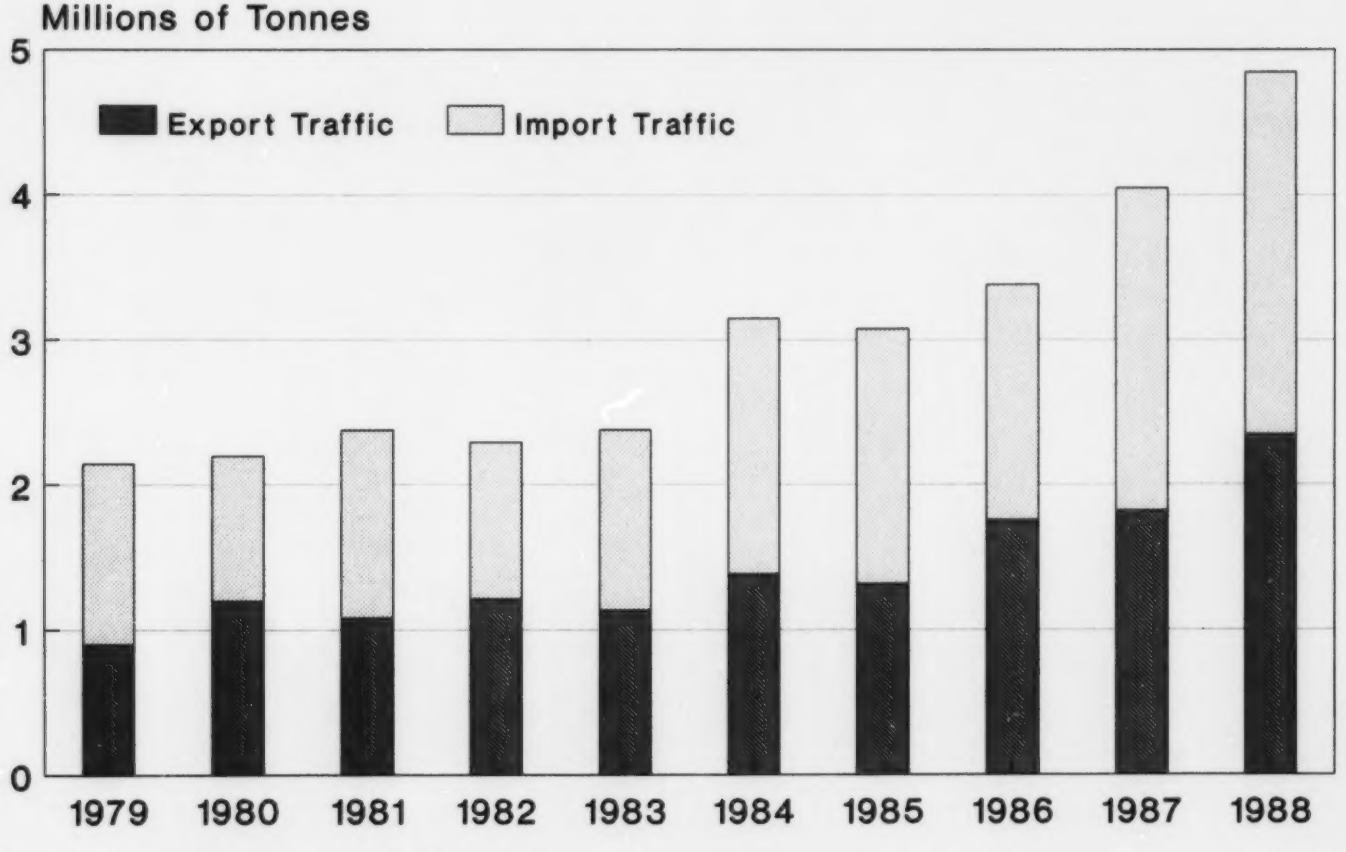
U.S. Cargo Transshipped through Canadian Ports

Year	Export Traffic	Change	Import Traffic	Change	Total	Change
	(000 tonnes)	%	(000 tonnes)	%	(000 tonnes)	%
1979	900.7		1,245.4		2,146.1	
1980	1,198.2	33.0	997.6	-19.9	2,195.8	2.3
1981	1,081.1	-9.8	1,294.0	29.7	2,375.1	8.2
1982	1,214.4	12.3	1,075.7	-16.9	2,290.1	-3.6
1983	1,133.5	-6.7	1,245.7	15.8	2,379.2	3.9
1984	1,383.0	22.0	1,766.2	41.8	3,149.2	32.4
1985	1,315.8	-4.9	1,761.8	-0.2	3,077.6	-2.3
1986	1,758.1	33.6	1,624.2	-7.8	3,382.3	9.9
1987	1,821.7	3.6	2,225.6	37.0	4,047.3	19.7
1988	2,347.1	28.8	2,494.6	12.1	4,841.7	19.6
1979-83 average	1,105.6		1,171.7		2,277.3	
1984-88 average	1,725.1	56.0	1,974.5	68.5	3,699.6	62.5

Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Transport Canada

Appendix 7.4A

U.S. Cargo Transshipped through Canadian Ports



Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Transport Canada

Appendix 7.5

Canadian Cargo Transshipped through U.S. Ports

	Year	West Coast	Change 1984–88	East Coast	Change 1984–88	Total	Change 1984–88
		(000 tonnes)	%	(000 tonnes)	%	(000 tonnes)	%
Export Traffic	1984	310.6		363.0		673.6	
	1985	268.3		352.7		621.0	
	1986	666.3		421.1		1,087.4	
	1987	672.6		446.5		1,119.1	
	1988	757.7	143.9	501.5	38.2	1,259.2	86.9
Import Traffic	1984	802.9		258.9		1,061.8	
	1985	753.6		218.6		972.2	
	1986	1,013.9		n/a		n/a	
	1987	783.3		n/a		n/a	
	1988	679.1	-15.4	154.9	-40.2	834.0	-21.5
Total Traffic	1984	1,113.5		621.9		1,735.4	
	1985	1,021.9		571.3		1,593.2	
	1986	1,680.2		n/a		n/a	
	1987	1,455.9		n/a		n/a	
	1988	1,436.8	29.0	656.4	5.5	2,093.2	20.6

Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Transport Canada

Appendix 7.6

CP Rail System

Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Appendix 7.7

CN North America

Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

This report is the seventh of a series:

1.	Rail Competitive Access	(ISBN -- 0-662-19522-1)
2.	Rail Rationalization	(ISBN -- 0-662-19523-X)
3.	An Integrated and Competitive Transportation System: Meeting Shipper and Traveller Needs	(ISBN -- 0-662-19524-8)
4.	Railway Compensatory Rates	(ISBN -- 0-662-19534-5)
5.	Railway Captive Shippers	(ISBN -- 0-662-19526-4)
6.	The Shipping Conferences Exemption Act, 1987	(ISBN -- 0-662-19528-0)
7.	Accessing Continental Rail Networks	(ISBN -- 0-662-19525-6)

Office national des transports du Canada
National Transportation Agency of Canada

Accès aux réseaux ferroviaires continentaux

Un rapport de travail à la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux

Mai 1992

Canada

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1992
No de catalogue TW4-1/4-1992F
ISBN 0-662-97419-0

This report is also available in English
Ce rapport est imprimé sur du papier recyclé

L'ACCÈS AUX RÉSEAUX FERROVIAIRES CONTINENTAUX

SOMMAIRE

La présente analyse du personnel de l'Office national des transports fait ressortir les besoins de certaines industries canadiennes quant à l'accès à des réseaux ferroviaires continentaux aux fins du transport de leurs marchandises aux marchés américains et étrangers. Ce rapport contient certaines des raisons pour lesquelles les expéditeurs canadiens désirent un tel accès. De plus, on y indique la façon dont ces réseaux ferroviaires continentaux sont principalement utilisés ainsi que les endroits où ils le sont. Ce rapport résume aussi certaines mesures des compagnies de chemin de fer du Canada visant à répondre aux besoins des expéditeurs pour accéder aux réseaux ferroviaires continentaux.

Un récent rapport de travail étudiait les besoins des expéditeurs et des voyageurs du Canada quant à l'accès à un réseau de transport multimodal canadien. Ce rapport, intitulé « Un réseau de transport intégré et concurrentiel : la réponse aux besoins des expéditeurs et des voyageurs », soulève quelques-uns des besoins des expéditeurs en matière de réseaux ferroviaires continentaux. La présente analyse fouille en profondeur les besoins des expéditeurs canadiens concernant l'accès aux réseaux ferroviaires continentaux.

L'utilisation accrue des réseaux ferroviaires continentaux par les expéditeurs canadiens reflète le fait qu'ils doivent utiliser le meilleur itinéraire d'acheminement pour leurs marchandises sans tenir compte des frontières nationales, des ports ou des transporteurs, qui ont traditionnellement joué un rôle important dans leurs décisions en matière de transport.

Dans une large mesure, les produits exportés du Canada sont essentiellement des matières premières. Elles doivent être transportés sur de longues distances à partir des mines et des usines situées dans les terres jusqu'aux ports côtiers en vue de leur exportation aux États-Unis et à l'étranger. Les services et les taux des compagnies de chemin de fer pour le transport intérieur peuvent avoir des répercussions directes sur la capacité des expéditeurs à faire concurrence sur les marchés mondiaux.

Les expéditeurs cherchent à accéder à de nouveaux services concurrentiels de diverses façons, soit par l'utilisation d'un mode de transport différent, d'un nouvel itinéraire d'acheminement intermodal et de nouveaux itinéraires unimodaux, souvent avec un transporteur différent.

Certains expéditeurs envisagent d'utiliser des parcours d'acheminement qui donnent accès aux ports américains, lesquels offrent des options concurrentielles pour exporter leurs produits. Les

---

L'ACCÈS AUX RÉSEAUX FERROVIAIRES CONTINENTAUX

compagnies ferroviaires des États-Unis, Burlington Northern par exemple, offrent aux expéditeurs de l'Ouest canadien des options concurrentielles pour le transport de produits vers l'important marché américain. Les centres de rechargement créés pour l'industrie forestière et les ports intérieurs, notamment le centre récemment aménagé à Shelby, au Montana, permettent aussi aux expéditeurs canadiens d'accéder aux réseaux de transport continentaux.

Les producteurs et les consommateurs canadiens qui expédient et reçoivent leurs marchandises dans des conteneurs semblent accorder une importance particulière à l'accès aux réseaux ferroviaires continentaux. Une part considérable des marchandises conteneurisées à destination ou en provenance du Canada sont acheminées sur les lignes ferroviaires américaines par l'entremise des ports américains. Parallèlement, les ports canadiens accueillent un nombre significatif des conteneurs américains.

Le CN et le CP Rail se consacrent à répondre aux besoins des expéditeurs en élaborant des réseaux ferroviaires qui sont à la fois nouveaux et novateurs. Ces deux transporteurs ferroviaires ont récemment restructuré leurs activités ferroviaires à l'échelle nord-américaine. De plus, des trains intermodaux rapides, de nouvelles gares intermodales et des services de transport à deux niveaux de chargement ont été élaborés et lancés.

L'ACCÈS AUX RÉSEAUX FERROVIAIRES CONTINENTAUX

INTRODUCTION

Aux termes de l'alinéa 266(3)a) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* (*LTN 1987*), l'examen vise essentiellement à étudier l'apport de la Loi à la création d'un réseau de services de transport « qui répondent aux besoins des expéditeurs... ». La présente analyse du personnel de l'Office national des transports expose l'évolution des besoins des expéditeurs ferroviaires au Canada. Elle décrit la mesure dans laquelle les expéditeurs, dans certaines industries, cherchent les meilleurs itinéraires et services pour acheminer leurs produits aux États-Unis et aux marchés étrangers, ainsi que l'utilisation que font les expéditeurs de ce qu'on appelle les « réseaux ferroviaires continentaux » pour accéder à ces marchés. L'analyse examine aussi la façon dont les compagnies de chemin de fer canadiennes ont réagi aux besoins changeants des expéditeurs.

Un récent rapport de travail étudiait les besoins des expéditeurs et des voyageurs du Canada quant à l'accès à un réseau de transport multimodal canadien. Ce rapport, intitulé « Un réseau de transport intégré et concurrentiel : la réponse aux besoins des expéditeurs et des voyageurs », soulève quelques-uns des besoins des expéditeurs en matière de réseaux ferroviaires continentaux. La présente analyse fouille en profondeur les besoins des expéditeurs canadiens concernant l'accès aux réseaux ferroviaires continentaux.

LES RÉSEAUX FERROVIAIRES CONTINENTAUX

Les réseaux de transport permettent aux expéditeurs d'accéder aux marchés. Aux fins de la présente analyse, les « réseaux ferroviaires continentaux » sont des réseaux qui ont des liaisons au Canada et aux États-Unis.

L'utilisation accrue des réseaux ferroviaires continentaux par les expéditeurs canadiens reflète le fait qu'ils doivent utiliser le meilleur itinéraire d'acheminement pour leurs marchandises sans tenir compte des frontières nationales, des ports ou des transporteurs, qui ont traditionnellement joué un rôle important dans leurs décisions en matière de transport.

L'ACCÈS AUX RÉSEAUX FERROVIAIRES CONTINENTAUX

Le besoin de réseaux de transport rentables

Les producteurs américains et étrangers livrent une forte concurrence aux expéditeurs canadiens dans la vente de leurs produits sur les marchés mondiaux. Dans une large mesure, les produits exportés du Canada sont essentiellement des matières premières. Elles doivent être transportées sur de longues distances à partir des mines et des usines situées dans les terres jusqu'aux ports côtiers en vue de leur exportation aux États-Unis et à l'étranger.

Une bonne partie de nos exportations ont également une faible valeur unitaire et un poids unitaire élevé, une combinaison qui fait du transport un élément extrêmement important dans la pénétration des marchés. Selon une étude menée en 1991 par Transports Canada, les coûts de transport directs et indirects comptent pour, en 1986, 39 p. 100 du prix de livraison du charbon, 17 p. 100, du bois d'oeuvre et 18 p. 100, des produits chimiques. Ces pourcentages sont plus élevés lorsque l'on ne tient compte uniquement que des ventes à l'exportation.

Les coûts du transport par train dans les terres représentent souvent la plus grosse partie du coût de transport total. Les taux et les services des compagnies de chemin de fer peuvent donc avoir une incidence sur la capacité de l'expéditeur à livrer concurrence sur les marchés mondiaux.

Bon nombre d'expéditeurs de l'Ouest canadien, du Nord et des provinces de l'Atlantique n'ont pas accès à d'autre mode concurrentiel, car ils sont situés sur la ligne d'un seul transporteur ferroviaire et se trouvent à une distance considérable d'un raccordement à un autre transporteur compétitif. Pour ces expéditeurs, le relief, la distance, la commodité et le fait d'être captif d'un seul mode peuvent aussi avoir une incidence sur leur capacité à livrer concurrence.

L'ACCÈS : LA NOUVELLE RÉALITÉ AU CHAPITRE DE LA CONCURRENCE

En réponse aux pressions concurrentielles qui sont exercées sur eux, les expéditeurs canadiens choisissent les itinéraires d'acheminement les plus rentables pour leurs produits. Les expéditeurs cherchent à accéder à de nouveaux services concurrentiels de diverses façons, soit par l'utilisation d'un mode de transport différent, d'un nouvel itinéraire d'acheminement intermodal et de nouveaux itinéraires unimodaux, souvent avec un transporteur différent.

L'ACCÈS AUX RÉSEAUX FERROVIAIRES CONTINENTAUX

L'objectif officiel de la *LTN 1987* est d'aviver la concurrence. Les dispositions sur l'accès concurrentiel, y inclus celles qui traitent des contrats confidentiels, ont été introduits afin de stimuler la compétitivité des marchés ferroviaires.

Depuis 1988, les dispositions sur l'accès ferroviaire concurrentiel permettent aux expéditeurs d'obtenir des « services concurrentiels », même s'ils n'ont accès qu'à une seule compagnie. Ceci est particulièrement important pour les expéditeurs de matières premières qui visent des marchés d'exportation et qui invoque l'argument de l'accessibilité aux taux et aux services ferroviaires des compagnies américaines afin de conclure de meilleures ententes.

Ces ententes conclues avec des compagnies ferroviaires américaines et canadiennes ont servi à rejoindre les marchés intérieurs des États-Unis et, parfois, les marchés étrangers via les ports américains, poursuivant par là une tendance qui a précédé la mise en applica;tion des réformes contenues dans la *LTN 1987*.

LES RÉSEAUX FERROVIAIRES CONTINENTAUX : TENDANCES IMPORTANTES

Pour certains expéditeurs canadiens, il est devenu nécessaire d'accéder aux réseaux de transport continentaux en raison d'événements liés indirectement à des questions de transport. Pour d'autres, un tel accès fournit des options de rechange concurrentielles aux itinéraires d'acheminement traditionnels du Canada. Un récent rapport de travail sur l'accès concurrentiel au réseau ferroviaire a étudié cette question plus en détail.

Certains expéditeurs trouvent que, parfois, le réseau portuaire et des terminaux du Canada ne répond pas adéquatement à leurs besoins. Par conséquent, des expéditeurs ont déclaré que pour obtenir le service, la qualité et l'efficacité nécessaires pour vendre dans leurs marchés, ils ont envisagé d'utiliser des itinéraires d'acheminement passant par les ports américains, car ceux-ci offrent plus de souplesse pour ce qui est des pratiques de travail, une meilleure infrastructure et des délais de livraison plus rapides.

Les industries canadiennes suivantes ont récemment utilisé ou songent à utiliser des réseaux de transport continentaux pour mieux répondre à leurs besoins en transport.

L'ACCÈS AUX RÉSEAUX FERROVIAIRES CONTINENTAUX

L'industrie de la potasse

Il y a plusieurs années, les producteurs de potasse ont déclaré avoir besoin d'installations de manutention et d'entrepôts additionnels à Vancouver. Les prévisions à la hausse des ventes et la congestion au terminal concouraient à l'expansion. Un assez long cheminement débutait à Vancouver qui devait franchir toutes les différentes étapes d'approbation réglementaire.

Selon l'industrie, le projet d'expansion a été approuvé après un retard de deux ans. Ce retard a entraîné une escalade des coûts de plus de 3,5 millions de dollars qui, ultimement, seront refilés aux clients. Depuis que l'on a entrepris cette expansion, des contraintes additionnelles ont surgi, lesquelles ont mené à des services d'essai du CP Rail, à Vancouver, et de Burlington Northern Railroad (BN), à Longview, dans l'État de Washington. Une installation toutes saisons, le terminal de Longview peut charger la potasse sous la pluie, à faible coût, grâce à système entièrement couvert qui ne produit aucune poussière. Les autorités de l'industrie déclarent qu'il n'y a plus de problèmes d'attributions à Longview quant à savoir qui enlève et qui met en place les trappes. D'autres sont de l'avis que les relations de travail sont, en règle générale, plus cordiales qu'elles ne le paraissent être à Vancouver. La pluie et la diminution d'efficacité font qu'à Vancouver les coûts augmentent et passeront aux clients. Ceci pourrait se solder par une perte de ventes et une diminution du tonnage transporté à Vancouver.

Les producteurs de potasse canadiens croient que l'option que leur offre les États-Unis est attrayante. De fait, par suite des recours dans l'expansion à Vancouver, les négociations avec les autorités du terminal de Longview se sont soldées par quelque 100 000 tonnes acheminées via ce terminal en 1991.

En relation avec le marché américain, un autre projet a été annoncé en août 1991. Il s'agit d'un programme de trois millions de dollars qui permettrait au CP Rail de transporter, au moyen d'un itinéraire ferroviaire plus direct, de la potasse de la Saskatchewan jusqu'aux marchés américains en empruntant, dans cette province, le passage North Portal du CP Rail.

En annonçant le projet, le CP Rail a déclaré que « ce projet aidera le CP Rail et ses clients à transporter leurs produits vers les marchés du Midwest américain de façon plus efficace ». L'efficacité accrue de cet itinéraire plus direct pour l'exportation de la potasse vers les marchés américains a été rendue grâce à l'acquisition, par le CP Rail, de la majorité des actions de Soo Line Railroad, qui possède des raccordements avec North Portal et Emerson, au Manitoba, en 1990.

L'ACCÈS AUX RÉSEAUX FERROVIAIRES CONTINENTAUX

L'industrie du soufre

Les producteurs canadiens de soufre croient qu'ils sont désavantagés sur le plan de la concurrence comparativement aux producteurs américains et étrangers. Selon l'industrie, les coûts de transport intérieur et vers les terminaux portuaires sont plus élevés au Canada.

L'industrie maintient que les pratiques de travail aux terminaux portuaires de la côte ouest ont parfois contribué à retarder l'exportation de soufre à l'étranger. Récemment, des navires à Vancouver ont subi un retard dans leur chargement de soufre, entraînant des frais supplémentaires de 500 000 $. En outre, d'autres frais se sont ajoutés au fait que des trains chargés de soufre ont dû attendre au terminal le retour au travail des débardeurs. Huit ou neuf autres trains n'ont pas quitté l'Alberta puisque ceux expédiés initialement ne pouvaient être déchargés au terminal portuaire. En raison de difficultés persistantes, les producteurs de soufre songent sérieusement à emprunter les ports américains de la côte ouest afin de satisfairee leurs besoins futurs.

L'industrie du méthanol

Les producteurs canadiens de méthanol ont également fait état de leur désavantage compétitif en comparaison à la situation des producteurs américains et étrangers. L'industrie maintient que les coûts de transport intérieur et au terminal portuaire sont plus élevés au Canada.

Les frais de terminaux portuaires peuvent représenter une proportion appréciable des coûts de transport terrestre vers les marchés étrangers. Estimés par les représentants de l'industrie à 6 cents le gallon américain à Vancouver, comparativement à 2 cents à Portland, en Oregon, les frais élevés aux terminaux ont contribué à privilégier, dans le cas d'un producteur de méthanol en 1988, un itinéraire exclusivement ferroviaire, de l'Alberta jusqu'aux marchés du sud des États-Unis. Avant 1988, ce trafic atteignait Vancouver par voie ferroviaire, puis était chargé sur des navires pour transport vers les États-Unis.

Les ports de l'État de Washington deviennent de plus en plus attrayants pour les producteurs canadiens de méthanol. Les ports américains sont desservis directement par Burlington Northern Railroad, qui peut acheminer le trafic de Vancouver ou à partir de passages frontaliers terrestres avec des compagnies de chemin de fer du Canada.

L'ACCÈS AUX RÉSEAUX FERROVIAIRES CONTINENTAUX

Les produits forestiers

De nombreux producteurs canadiens de produits forestiers sont loin des marchés, et le transport joue un rôle vital dans la détermination de la compétitivité de l'industrie dans le marché. La situation des producteurs de la Colombie-Britannique reflète cette importance. Environ la moitié de la production totale de bois d'oeuvre de la Colombie-Britannique est vendue dans les marchés du nord-est des États-Unis et du sud de l'Atlantique. En raison des longues distances, le train demeure le seul mode de transport dominant et les coûts de transport sont un élément d'extrême importance pour pénétrer ces marchés.

Même si la majorité des usines de la Colombie-Britannique sont situées sur la ligne d'un seul transporteur ferroviaire, les usines côtières ont accès, en plus du train, à des navires océaniques et des chalands pour le transport de leurs produits vers les marchés éloignés. De même, bien des usines situées dans les terres peuvent recourir à des options concurrentielles en raison de la disponibilité de camionneurs et de la proximité de compagnies ferroviaires concurrentielles transcontinentales.

Les producteurs forestiers de la Colombie-Britannique peuvent acheminer leurs marchandises par camion des usines jusqu'aux centres de rechargement situés sur les lignes de Burlington Northern, d'Union Pacific (UP) et du CP Rail. L'un des principaux avantages de ces options est qu'elles permettent à ces producteurs d'avoir accès à plus de marchés américains. De plus, ces options leur offrent des taux et un meilleur service de la part de compagnies concurrentielles. Toutefois, il faut noter que cette option concurrentielle a une portée limitée en raison de la disponibilité de camionneurs dans les régions nordiques et des coûts de transport sur longue distance des produits forestiers pour le rechargement. Par conséquent, les dispositions sur l'accès concurrentiel contenues dans la *LTN 1987* continuent de jouer un rôle important lors des négociations entre les transporteurs ferroviaires et les expéditeurs des régions éloignées du Nord.

Charbon

Trois terminaux charbonniers, en l'occurrence, Westshore Terminals Ltd., situé à Roberts Bank, à 32 kilomètres au sud de Vancouver, Neptune Terminals, situé à North Vancouver, et Ridley Terminals Inc., situé à Prince Rupert, desservent les mines de charbon de la Colombie-Britannique et de l'Alberta.

Toutes les mines de charbon exploitées en Colombie-Britannique et en Alberta ne sont desservies que par une seule compagnie de chemin de fer et dépendent entièrement de celle-ci quant aux

taux et aux services. Étant donné les volumes et les distances, le transport du charbon par camion aux ports à marée n'est pas une option.

Certains représentants de l'industrie du charbon sont d'avis que ni le CN ni le CP Rail ne veulent se livrer concurrence pour accéder aux mines en utilisant les voies de l'autre compagnie. Néanmoins, même si l'exécution des dispositions de la *LTN 1987* sur l'accès à des services concurrentiels permettrait un tel accès, les expéditeurs de charbon n'ont fait aucune demande en ce sens depuis l'adoption de la Loi en 1988. Des représentants des terminaux d'exportation du charbon de Vancouver étudient actuellement la possibilité de construire de plus grandes installations portuaires sur la côte nord-ouest des États-Unis.

RÉPONSE DES COMPAGNIES FERROVIAIRES AMÉRICAINES AUX BESOINS DES EXPÉDITEURS CANADIENS

Pour bon nombre d'expéditeurs ferroviaires de l'Ouest canadien, Burlington Northern Railroad est la seule compagnie de chemin de fer américaine importante qui offrent des taux, des itinéraires et des services concurrentiels pour le transport de leurs marchandises. BN fait concurrence au CN et au CP Rail ainsi qu'à BC Rail, surtout pour le transport des produits forestiers vers les importants marchés américains.

Burlington Northern offre des services directs à Vancouver et à Winnipeg. BN peut aussi transférer le trafic au CP Rail au point d'échange Coutts\Sweetgrass, à la frontière de l'Alberta et du Montana, ainsi qu'au CN à Northgate, en Saskatchewan.

Le transfert de trafic entre CN/CP Rail et Burlington Northern Railroad a augmenté de un peu plus de trois millions de tonnes en 1985 à presque quatre tonnes et demie en 1991 (voir Annexe 2).

Le trafic acheminé vers le sud sur les lignes du CN et du CP Rail à celles de BN a, depuis toujours, représenté la majeure partie de ce trafic. En 1985, il se chiffrait à 2,3 millions de tonnes, puis a augmenté jusqu'à atteindre 3,3 millions de tonnes en 1991. Bien qu'il y ait eu une hausse globale du trafic acheminé vers le sud par BN de 1985 à 1991, le trafic transféré à BN a diminué de 1988 à 1990, soit après la proclamation de la *LTN 1987*.

L'ACCÈS AUX RÉSEAUX FERROVIAIRES CONTINENTAUX

De 1985 à 1991, le trafic acheminé vers le nord du Canada par BN est demeuré relativement stable. Se chiffrant à environ un million, le tonnage a cependant augmenté marginalement depuis la proclamation de la *LTN 1987*.

En dépit d'une augmentation du transfert de wagons entre CN/CP Rail et BN, les dispositions de la LTN sur l'accès à des services concurrentiels n'ont guère été utilisées pour accéder à BN.

L'IMPORTANCE DES PORTS INTÉRIEURS ET DES CENTRES DE RECHARGEMENT POUR ACCÉDER AUX RÉSEAUX FERROVIAIRES CONTINENTAUX

Grâce à l'aménagement de centres de rechargement, tel qu'il a été mentionné dans la section sur les produits forestiers de la Colombie-Britannique, et de ports intérieurs aux points de passage ferroviaires canado-américains ou près de ceux-ci, il est plus facile pour beaucoup d'expéditeurs canadiens d'accéder aux réseaux de transport continentaux.

Ports intérieurs

À Shelby, au Montana, au sud de la frontière de l'Alberta et du Montana, on a récemment terminé la construction d'installations portuaires pour permettre le chargement de soufre, de ciment, d'engrais et d'autres produits albertains sur la ligne de chemin de fer de Burlington Northern, laquelle est directement liée aux ports de la côte nord-ouest des États-Unis.

En vertu d'une entente de camionnage signée en juillet 1991 entre l'État du Montana et la province d'Alberta, les camions canadiens qui circulent sur les 37 milles de route entre la frontière et Shelby sont exemptés des restrictions minimales en matière de poids que doivent normalement respecter les camionneurs dans l'État. En retour, l'Alberta a cessé de menacer de bannir certaines configurations de camions américains de ses routes.

Les installations de Shelby ont obtenu du financement du port de Tacoma. Le volume de conteneurs manutentionnés à Tacoma a connu une croissance considérable, passant d'environ 150 000 conteneur équivalent de 20 pieds (EVP) en 1984 à plus d'un million d'EVP en 1991. Le port exploite aussi deux gros triages intermodaux qui lui appartiennent, où les conteneurs

peuvent être transférés des bateaux aux trains. BN et UP offrent un service ferroviaire direct aux terminaux.

Toutefois, Tacoma a un désavantage concurrentiel semblable à d'autres ports de la côte ouest de l'Amérique du Nord. Un grand nombre des conteneurs chargés qui arrivent au port retournent vides après avoir été livrés aux consommateurs du Midwest américain.

L'installation de Shelby a pour objectif de créer une réserve de conteneurs vides toujours prêts pour les expéditeurs des provinces des Prairies, où il y a peu de conteneurs, et d'attirer des clients qui les rempliront pour le retour à Tacoma.

Si le projet de Shelby s'avère un succès, les expéditeurs canadiens des provinces des Prairies auront peut-être une réserve constante de conteneurs vides qu'ils pourront remplir et expédier à l'ouest. Les conteneurs vides peuvent être transportés par camion de Shelby jusqu'à l'endroit où ils seront chargés dans les Prairies, puis transportés à nouveau par camion jusqu'à Shelby où BN les acheminera aux ports américains du nord-ouest pour fins d'exportation.

L'UTILISATION DES RÉSEAUX FERROVIAIRES CONTINENTAUX DANS LE COMMERCE PAR CONTENEUR

L'accès aux réseaux ferroviaires continentaux revêt une importance particulière pour les producteurs et les consommateurs canadiens qui expédient ou qui reçoivent leurs marchandises dans des conteneurs.

En cette période de mondialisation des marchés, le Canada et les États-Unis sont essentiellement considérés comme un seul marché, du moins pour ce qui est du transport des conteneurs. Au cours de la dernière décennie, le volume de conteneurs passant par les ports canadiens a presque doublé, de 800 000 EVP en 1981 à environ 1,5 million d'EVP en 1991. Cependant, cela constitue moins de 10 p. 100 du commerce par conteneur effectué en Amérique du Nord.

Depuis les premières années de la conteneurisation, les cargaisons canadiennes et américaines ont été acheminées par l'entremise des ports des deux pays. Le volume de conteneurs

américains importés et exportés par l'entremise des ports canadiens est de 250 000 à 300 000 EVP par année.

Une partie considérable des marchandises conteneurisées en provenance ou à destination du Canada est acheminée sur les lignes des compagnies de chemin de fer américaines par l'entremise des ports américains. Dans le secteur des conteneurs, l'importance des ports et des voies ferroviaires des États-Unis est attribuable à une combinaison d'éléments comprenant les horaires des compagnies de navigation, l'emplacement du port, les économies d'échelle du port et l'existence de services ferroviaires intérieurs de chargement à deux niveaux.

Le transport transfrontalier des marchandises conteneurisées et la concurrence qui en découle avec les ports américains constituent un défi pour les ports et les compagnies de chemin de fer du Canada. En effet, ces derniers veulent s'approprier une plus grosse part du commerce par conteneur en Amérique du Nord. Les ports canadiens visent à mettre au point de nouveaux réseaux qui permettront de réacheminer les conteneurs qui passent actuellement par les ports américains vers ceux du Canada. Dans le cadre de leurs efforts pour s'approprier une plus grande part de cette importante activité commerciale et pour mieux servir les marchés canadien et américain, les compagnies de chemin de fer du Canada élaborent des réseaux de transport intérieurs plus efficaces. Des efforts conjoints de cette sorte confirment que les besoins des expéditeurs d'accéder à des réseaux de transport continentaux ne se limitent pas à une concurrence entre les compagnies ferroviaires ou les ports, mais est plutôt une « intégration » globale des réseaux de transport.

Les défis auxquels font face les ports et les compagnies de chemin de fer du Canada diffèrent sur les côtes est et ouest.

Ports de la côte est canadienne

Halifax

Parmi les principaux ports du Canada, le port de Halifax est celui dont le trafic de conteneurs a augmenté le plus rapidement jusqu'en 1990. Halifax bénéficie de son emplacement stratégique à 31 kilomètres de la route orthodromique qui relie l'Europe et la côte est de l'Amérique du Nord.

Comme Halifax est à la fois le premier port d'escale en direction ouest et le dernier port d'escale en direction est, on y fait souvent deux escales. Le trafic de conteneurs au port a atteint presque 450 000 EVP en 1990 pour ensuite baisser à 357 000 EVP en 1991. Cette diminution s'explique en grande partie à cause de la rationalisation des services des lignes maritimes faisant escale au port. Environ 80 p. 100 de ce trafic provenait de l'Ontario et du Québec ou y était destiné, tandis qu'environ 7 p. 100 était à destination ou en provenance des États-Unis. Seul transporteur ferroviaire qui dessert le port, le CN offre un service direct à ces marchés.

Les ports de la côte est américaine, plus particulièrement celui de New York, livrent une concurrence de plus en plus forte au port de Halifax. Le port de New York et Conrail offrent des taux avantageux qui visent directement les conteneurs à destination du Canada. Récemment achetée par le CP Rail, Delaware and Hudson Railroad offre aussi des incitatifs semblables.

Montréal

Principal terminal portuaire à conteneurs du Canada, Montréal est situé sur la route de navigation la plus courte et la plus directe entre l'Europe et la zone industrielle des États-Unis et du Canada. Environ 22 p. 100 des marchandises conteneurisées manutentionnées sur la côte est de l'Amérique du Nord passent par Montréal.

Les conteneurs transitant au port de Montréal sont un bon exemple d'une utilisation des réseaux de transport continentaux qui favorisent les compagnies ferroviaires et les ports canadiens. En 1991, près de la moitié des 600 000 EVP manutentionnés au port provenaient des États-Unis ou y étaient acheminés.

Outre l'avantage d'être un port intérieur, il est aussi desservi par le CN et le CP Rail, qui sont en mesure de servir directement les marchés importants jusqu'à Toronto, Detroit et Chicago presque en ligne droite, contrairement aux compagnies ferroviaires américaines qui doivent emprunter des trajets sinueux.

Vancouver

Depuis le milieu des années 1980, Vancouver connaît une forte croissance. En 1990, ce port a traité 323 000 EVP, volume qui est passé à 384 000 en 1991 et a continué d'augmenter en 1992. Pour le premier trimestre de 1992, le volume est en hausse de 32,5 p. 100. En grande partie, ces augmentations résultent des nouveaux programmes efficaces de commercialisation et de tarification élaborés par la Vancouver Port Corporation. Le port a établi de nouvelles

tarifications avantageuses pour les conteneurs et a réussi à attirer des lignes maritimes. Ces lignes font désormais de Vancouver le premier port d'escale de leurs itinéraires sur la route transpacifique vers la côte ouest nord-américaine.

De plus, les services à deux niveaux de chargement du CN vers la côte est du Canada ont aussi contribué à l'augmentation des conteneurs manutentionnés au port de Vancouver.

Cependant, une bonne partie des conteneurs qui pourraient passer par Vancouver sont toujours acheminés par les ports américains de Seattle et de Tacoma. Selon l'étude de 1991 de la Société canadienne des ports intitulée « Vers un réseau de transport intermodal canadien » :

« Les cargaisons conteneurisées du centre du Canada passent de plus en plus par les ports de la côte ouest américaine parce que ces trajets sont plus économiques et rapides. Les trajets américains peuvent être plus concurrentiels à cause des correspondances ferroviaires plus fréquentes avec wagons à deux niveaux de chargement, rendues possibles grâce à un trafic plus volumineux et parce qu'un port américain est presque toujours la première escale d'arrivée pour les navires porte-conteneurs; le temps de transit est donc réduit pour les importations de grande valeur. On estime que 70 p. 100 du trafic de conteneurs en provenance d'Asie et à destination du centre du Canada, qui pourraient passer par le port de Vancouver, empruntent actuellement les ports de la côte ouest américaine. »

RÉPONSE DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER CANADIENNES AU TRANSBORDEMENT DES MARCHANDISES CONTENEURISÉES AUX PORTS AMÉRICAINS

Le CN et le CP Rail s'emploient à créer des réseaux de transport continentaux qui satisfont davantage aux besoins des expéditeurs canadiens et américains et à s'approprier une plus grande partie du commerce par conteneur en Amérique du Nord. Dernièrement, ces deux compagnies ont restructuré leurs activités ferroviaires pour mieux répondre à ces besoins.

L'ACCÈS AUX RÉSEAUX FERROVIAIRES CONTINENTAUX

Restructuration des activités du CP Rail

L'évolution des échanges commerciaux mondiaux exerce des pressions sur l'industrie canadienne du transport pour que cette dernière améliore sa performance. Plus près de nous, il y a aussi l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis. Dans un discours prononcé à la conférence de l'Intermodal Marketing Association et de l'Intermodal Transport Association, qui s'est tenue à Vancouver le 24 octobre 1990, R.J. Ritchie, président de CP Rail Rail, a déclaré :

« Si l'Accord de libre-échange répond à nos attentes, il augmentera le trafic entre nos deux pays, ce qui créera un besoin particulier pour des installations de transport plus efficaces. Si vous ajoutez les possibilités que comporte un accord commercial entre les États-Unis, le Canada et le Mexique, les défis de l'intermodalisme ressortent clairement. »

Au début de 1990, le CP Rail a acheté la majorité des actions de Soo Line Corp., une compagnie de chemin de fer reliant le Midwest américain aux provinces des Prairies. En 1991, le CP Rail a acheté Delaware and Hudson Railway Co., qui relie Buffalo et Montréal aux grandes villes et aux principaux ports de la côte est américaine. Les trois compagnies, soit le CP Rail, Soo Line et D&H, ont été intégrés dans une nouvelle compagnie de chemin de fer transcontinentale appelée le « Réseau CP Rail Rail ».

Avec l'achat de D&H et de Soo Line, le CP Rail possède maintenant les droits de propriété ou des droits de circulation sur plus de 11 000 kilomètres de voie dans le Midwest et le nord-est des États-Unis. L'achat de D&H donne aussi au CP Rail un accès direct aux principaux ports du nord-est américain, soit New York et Philadelphie, qui sont en concurrence avec les ports de Montréal et de Halifax.

Les analystes de l'industrie du transport conviennent que cet achat a comme principal effet de rendre ces ports américains plus concurrentiels afin de s'approprier le trafic intérieur du Canada qui passe habituellement par Halifax. Par conséquent, le trafic pouvant être attiré par le CP Rail aux ports américains desservis par le D&H et ses raccordements constituera du nouveau trafic et de nouvelles recettes qu'il aura retirés à ses concurrents canadiens et américains.

Restructuration des activités du CN

Le CN a aussi restructuré ses activités ferroviaires dans ses efforts visant l'élaboration de réseaux continentaux qui répondent davantage aux besoins des expéditeurs nord-américains.

L'ACCÈS AUX RÉSEAUX FERROVIAIRES CONTINENTAUX

En décembre 1991, le CN a intégré ses volets commerciaux et opérationnels avec ceux de ses trois compagnies de chemin de fer américaines, soit Grand Trunk Western, Duluth, Winnipeg and Pacific et Central Vermont, au sein d'une nouvelle compagnie appelée « CN Amérique du Nord ». La restructuration, de même que les dernières ententes de commercialisation conclues avec trois importantes compagnies ferroviaires américaines, vise à aider le CN à élargir ses activités transfrontalières de fret.

Le CN traite déjà environ 400 000 wagons complets de fret transfrontalier par année et s'attend à ce que les recettes découlant de ses activités transfrontalières connaissent une croissance annuelle de 6,4 pour cent durant les cinq prochaines années.

Activités intermodales du CP Rail

Selon le CP Rail, « Nos pertes dans le domaine du fret intermodal sont surtout attribuables au fait que le service ferroviaire n'était tout simplement pas à point. Les services que nous offrions n'étaient pas aussi souples ni aussi bons que ceux offerts par le camionnage. »

Le CP Rail exploite maintenant des trains intermodaux rapides entre Montréal, Détroit, Chicago, Philadelphie, Toronto et Vancouver qui relient 30 terminaux intermodaux au Canada et aux États-Unis. Bon nombre de ces trains sont composés de wagons porte-conteneurs articulés conçus spécialement pour transporter les marchandises conteneurisées d'une façon qui fournit des avantages opérationnels et économiques aux expéditeurs et à des prix qui sont concurrentiels à ceux des camions.

Le CP Rail a aussi inauguré un nouveau terminal de 30 millions de dollars à Vaughan, près de Toronto, ainsi qu'un nouveau terminal à Détroit. Il agrandit aussi ses tunnels dans l'Ouest canadien pour permettre le passage de trains à deux niveaux de chargement qui transporteront des produits importés de la côte ouest au centre du Canada.

Ce programme, conjointement avec d'autres activités de commercialisation du transporteur ferroviaire et du port de Vancouver, permettra au CP Rail de concurrencer plus efficacement les compagnies de chemin de fer américaines, qui transportent actuellement la plus grosse partie de ce trafic à partir des ports de la côte ouest américaine.

Service de semi-remorques bimodales du CP Rail Rail

En combinant l'efficacité énergétique du rail et la souplesse des camions, le CP Rail compte sur son nouveau service de semi-remorques bimodales pour récupérer le trafic perdu au profit du camionnage. Les semi-remorques bimodales sont équipées à la fois de pneus de caoutchouc et de mécanismes de roulement rétractables ou amovibles pouvant être utilisées sur une route ou une voie ferrée.

Le CP Rail a inauguré son service de semi-remorques bimodales au milieu de 1991 pour le transport de pièces d'automobile entre Détroit et Toronto en tant que prolongement du même service offert par Norfolk Southern Railroad aux États-Unis. Les semi-remorques bimodales permettent de transporter le trafic à un moindre coût pour l'expéditeur, ce qui permet à la compagnie de chemin de fer d'être très concurrentielle avec les camions pour les marchandises transportées sur courte distance.

Activités intermodales du CN

En juin 1991, le CN a inauguré un service de transport ferroviaire à deux niveaux de chargement du port de Halifax vers Toronto et Montréal. Selon le CN, les trains conteneurisés à deux niveaux de chargement consomment trois fois et demie moins de carburant que les camions. Le CN a investi environ 45 millions de dollars dans du nouveau matériel pour le service assurant la liaison entre le centre du Canada et la région de l'Atlantique. Selon Ron Lawless, président et directeur général, le CN a l'intention de « lancer une campagne de promotion dynamique concernant le service à deux niveaux de chargement et de récupérer une partie du trafic sur longue distance dont s'était appropriée l'industrie du camionnage ces dernières années ».

Le CN élargit aussi ses tunnels pour satisfaire aux besoins des trains à deux niveaux de chargement de Vancouver vers l'est du Canada et des États-Unis. De plus, le CN construit un tunnel de 155 millions pour ces trains entre Port Huron, au Michigan, et Sarnia, lequel lui permettra d'assurer une meilleure liaison à Chicago. Ce tunnel sera inauguré en 1994. Le CN dépense un autre 425 millions de dollars pour agrandir ces triages et acheter de l'équipement intermodal connexe. John Sturgess, chef de l'exploitation du CN, a déclaré que le « CN reconnaît que s'il veut être concurrentiel pour ce qui est des expéditions transfrontalières, il doit offrir des services à deux niveaux de chargement. »

Trains Sprint et Laser du CN

Afin de s'approprier une grande part des remorques acheminées par les camionneurs, le CN a récemment mis en service, entre Montréal et Toronto, des trains intermodaux « Sprint », lesquels sont courts et rapides. Les trains « Sprint » ont vu le jour grâce à une entente conclue au milieu de 1991 entre le CN et la United Transportation Union qui permet à des équipes de train de deux personnes d'exploiter le principal itinéraire canadien. Selon le CN, les économies qu'ont escompte grâce à de plus petites équipes devraient lui permettre de s'approprier par concurrence quelque 30 000 remorques qui roulent, chaque année, sur les autoroutes de l'Ontario et du Québec. CN estime que les trains « Sprint » acheminent 33 p. 100 du trafic auparavant transporté par camion.

Les trains « Laser » du CN offrent aussi un service concurrentiel comparativement au camionnage entre Détroit, le principal point de correspondance du CN vers le marché américain, et l'Est canadien.

ENTENTES DE PARTENARIAT ENTRE LES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER ET LES EXPÉDITEURS

Les ententes de partenariat, dont les expéditeurs et les compagnies ferroviaires tirent un avantage mutuel, sont une nécessité absolue aux fins de l'efficacité du transport et de la livraison à temps des marchandises du producteur au consommateur. Les compagnies de chemin de fer canadiennes travaillent ardemment pour offrir des services de qualité qui satisfont aux besoins des expéditeurs canadiens dans les années 90. En particulier, la qualité est de plus en plus importante.

Les compagnies de chemin de fer du Canada jouent un rôle important relativement à la qualité offerte pour beaucoup d'industries. Le CN et le CP Rail insistent davantage sur la qualité de leur service ferroviaire et ont lancé des programmes de contrôle de la qualité pour mieux desservir leurs clients. Compagnie de chemin de fer sous compétence provinciale, BC Rail accorde aussi beaucoup d'attention aux besoins des expéditeurs quant à la qualité du service, principalement dans l'important secteur forestier de la Colombie-Britannique.

Annexe 7.1

Coût de transport par rapport au prix de livraison (1986)

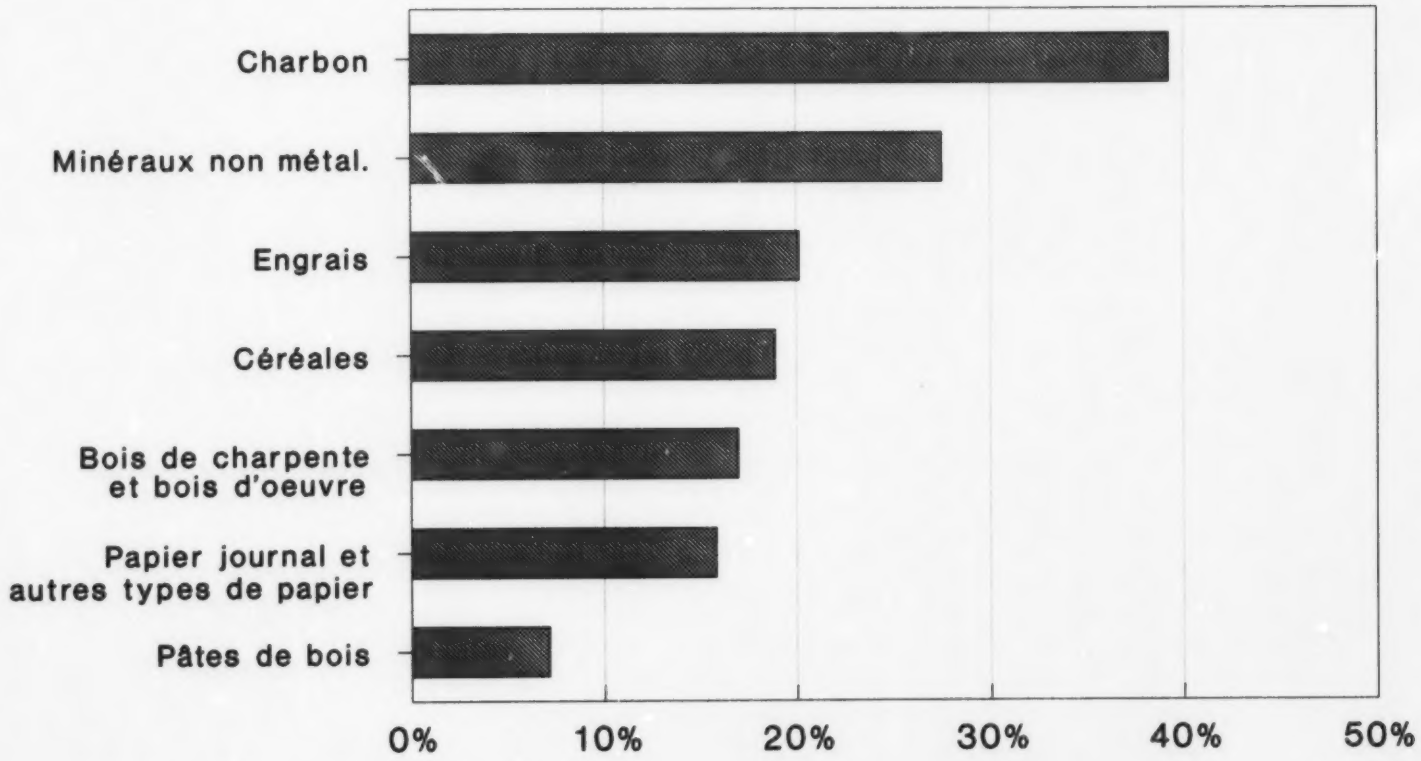
Les 15 principaux produits des 69 groupes*	Ventes à l'exportation	Ventes à l'intérieur	Total de la production
	%	%	%
Charbon	44,82	11,83	39,25
Engrais	40,59	8,01	20,14
Produits forestiers	29,62	11,58	12,18
Minéraux non métalliques	29,39	25,60	27,52
Céréales	27,82	12,24	18,89
Autres produits de l'agriculture	21,08	12,40	13,26
Minéraux de fer et concentrés	20,55	19,55	20,28
Produits chimiques industriels	20,52	16,67	17,89
Bois de charpente et bois d'oeuvre	17,56	15,45	16,97
Papier journal et autres types de papier	17,52	13,13	15,81
Moulée	16,45	7,54	8,26
Produits de papeterie	14,00	8,04	8,58
Produits du ciment et du béton	13,85	7,37	7,93
Autres produits du pétrole et du charbon	13,59	8,19	9,40
Sucre	10,26	3,69	5,40
Autres produits choisis			
Produits en fonte, en fer et en acier	8,30	7,89	7,97
Pâtes de bois	7,47	5,35	7,13
Produits en plastique	6,05	3,23	3,71
Viandes	4,92	3,79	3,92
Meubles et composantes électriques	2,89	2,09	2,24
Véhicules à moteur	2,04	1,05	1,93

* – Les produits ont été sélectionnés à partir des 69 groupes de produits tirés des tableaux économique de Statistique Canada. Les 15 principaux produits ont été choisis en fonction de la proportion des coûts de transport par rapport aux coûts de livraison à l'exportation. Les autres produits ont été choisis à titre de comparaison.

Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Transports Canada (selon les modèles économique de Statistique Canada)

Annexe 7.1A

Coût de transport par rapport aux prix de livraison de 7 importants produits (1986)



Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Transports Canada (selon les modèles économique de Statistique Canada)

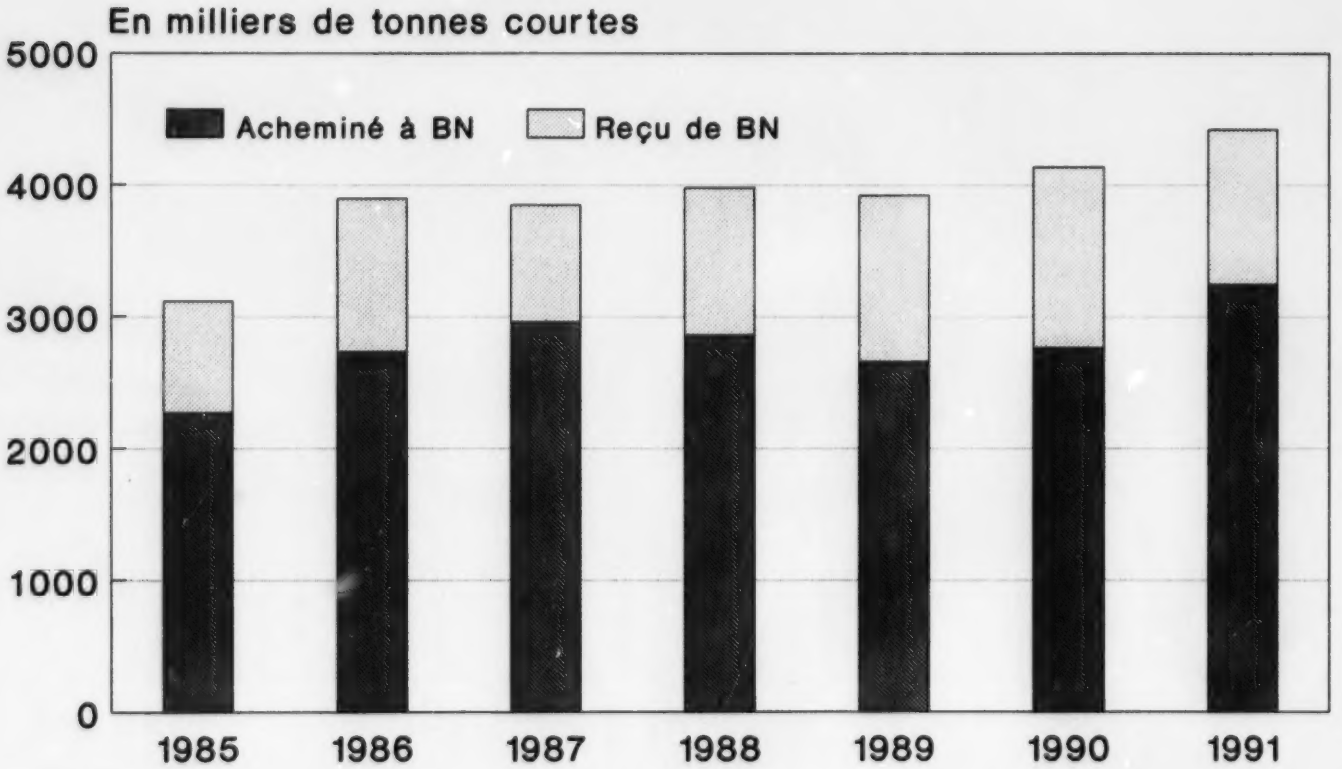
Trafic de CN/CP interrelié avec Burlington Northern

	(en milliers de tonnes courtes)		
Année	Acheminé à BN	Reçu de BN	Total
1985	2 273	843	3 116
1986	2 736	1 160	3 896
1987	2 961	887	3 848
1988	2 861	1 120	3 981
1989	2 660	1 264	3 924
1990	2 766	1 373	4 139
1991	3 247	1 173	4 420

Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Annexe 7.2A

Trafic de CN/CP interrelié avec Burlington Northern



Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Annexe 7.3

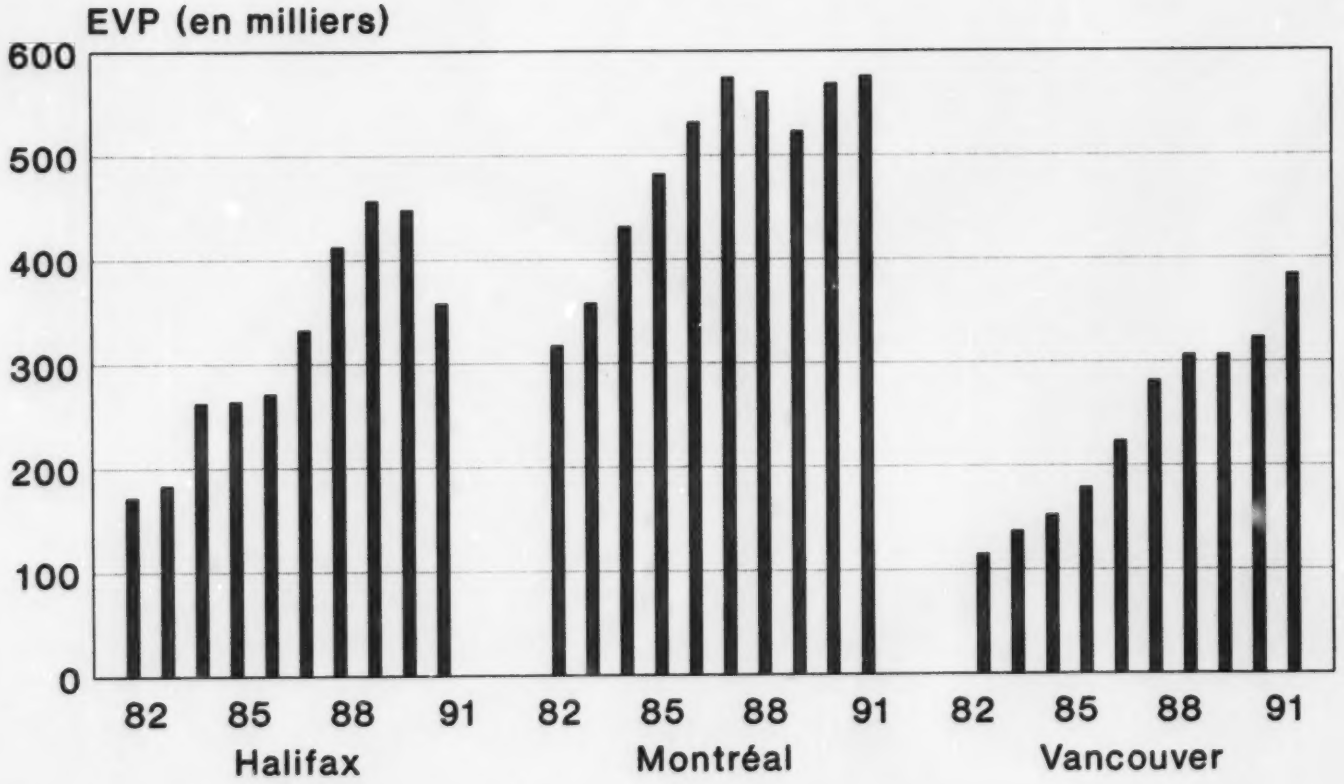
Conteneurs manipulés à 3 importants terminaux canadiens

	Conteneur équivalent de 20 pieds		
Année	Halifax	Montréal	Vancouver
1982	171 157	316 317	114 010
1983	182 620	357 503	136 178
1984	261 448	430 567	151 551
1985	263 059	481 525	178 175
1986	270 762	531 525	222 781
1987	331 766	574 522	280 777
1988	412 166	560 441	305 738
1989	456 331	522 451	305 688
1990	447 250	568 103	322 569
1991	357 276	575 554	383 563

Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Société des ports du Canada, Services de la société

Annexe 7.3A

Conteneurs manipulés à 3 importants terminaux canadiens



Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transport du Canada
Source : Société des ports du Canada, Services de la société

Annexe 7.4

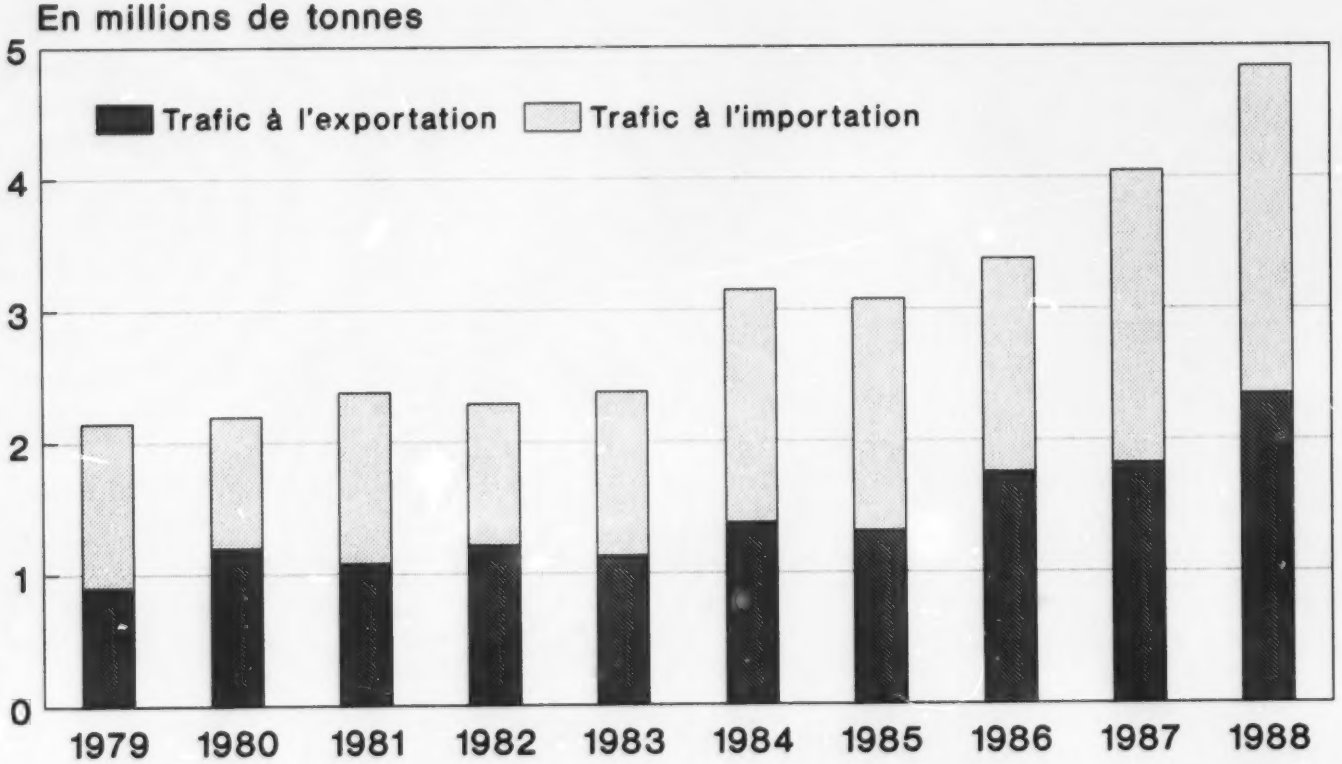
Marchandises américaines transbordées aux ports canadiens

Année	Trafic à l'exportation	Variation	Trafic à l'importation	Variation	Total	Variation
	(milliers de tonnes)	(%)	(milliers de tonnes)	(%)	(milliers de tonnes)	(%)
1979	900,7		1 245,4		2 146,1	
1980	1 198,2	33,0	997,6	-19,9	2 195,8	2,3
1981	1 081,1	-9,8	1 294,0	29,7	2 375,1	8,2
1982	1 214,4	12,3	1 075,7	-16,9	2 290,1	-3,6
1983	1 133,5	-6,7	1 245,7	15,8	2 379,2	3,9
1984	1 383,0	22,0	1 766,2	41,8	3 149,2	32,4
1985	1 315,8	-4,9	1 761,8	-0,2	3 077,6	-2,3
1986	1 758,1	33,6	1 624,2	-7,8	3 382,3	9,9
1987	1 821,7	3,6	2 225,6	37,0	4 047,3	19,7
1988	2 347,1	28,8	2 494,6	12,1	4 841,7	19,6
moyenne (1979-83)	1 105,6		1 171,7		2 277,3	
moyenne (1984-88)	1 725,1	56,0	1 974,5	68,5	3 699,6	62,5

Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Transports Canada

Annexe 7.4A

Marchandises américaines transbordées aux ports canadiens



Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Transports Canada

Annexe 7.5

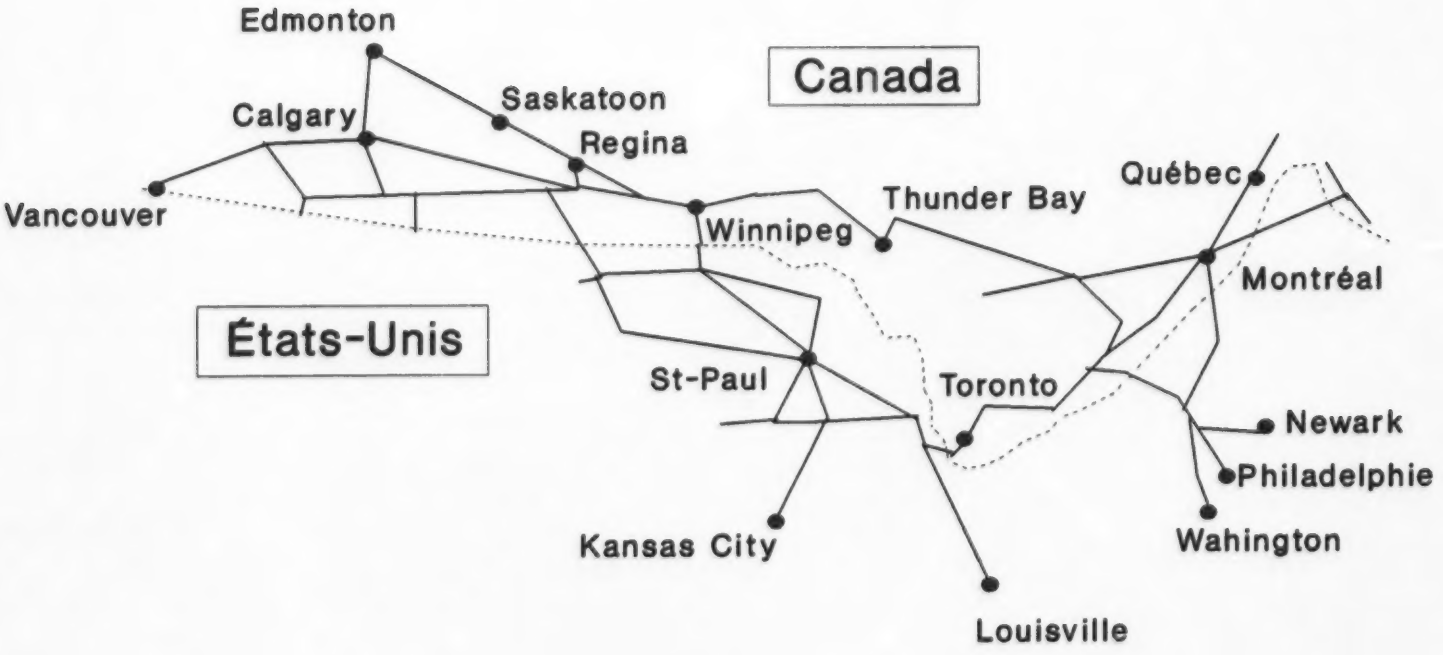
Marchandises canadiennes transbordées aux ports américains

	Année	Côte ouest	Variation (1984–88)	Côte est	Variation (1984–88)	Total	Variation (1984–88)
		(milliers de tonnes)	(%)	(milliers de tonnes)	(%)	(milliers de tonnes)	(%)
Trafic à l'exportation	1984	310.6		363.0		673.6	
	1985	268.3		352.7		621.0	
	1986	666.3		421.1		1,087.4	
	1987	672.6		446.5		1,119.1	
	1988	757.7	143.9	501.5	38.2	1,259.2	86.9
Trafic à l'importation	1984	802.9		258.9		1,061.8	
	1985	753.6		218.6		972.2	
	1986	1,013.9		N.d.		N.d.	
	1987	783.3		N.d.		N.d.	
	1988	679.1	(15.4)	154.9	(40.2)	834.0	(21.5)
Trafic total	1984	1,113.5		621.9		1,735.4	
	1985	1,021.9		571.3		1,593.2	
	1986	1,680.2		N.d.		N.d.	
	1987	1,455.9		N.d.		N.d.	
	1988	1,436.8	29.0	656.4	5.5	2,093.2	20.6

Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Transports Canada

Annexe 7.6

Réseau CP Rail



Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Annexe 7.7

CN Amérique du Nord

Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Ce rapport est le septième d'une série :

1. L'accès à des services ferroviaires concurrentiels (ISBN -- 0-662-97416-6)
2. La rationalisation du réseau ferroviaire (ISBN -- 0-662-97417-4)
3. Un réseau de transport intégré et concurrentiel : La réponse aux besoins des expéditeurs et des voyageurs (ISBN -- 0-662-97418-2)
4. Les taux ferroviaires compensatoires (ISBN -- 0-662-97427-1)
5. Les expéditeurs ferroviaires captifs (ISBN -- 0-662-97420-4)
6. La Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (ISBN -- 0-662-97422-0)
7. L'accès aux réseaux ferroviaires continentaux (ISBN -- 0-662-97419-0)